This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Google

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.
+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.
+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.
+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

HRL

LIBRARY OF THE

Leland Stanford Junior University

NOT TO BE TAKEN OUT OF THE LIBRARY

B. WESTERMANN & CO.
NEW YORK
812 BROADWAY

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

HE3220
S44/A21
1877

Schweizerische Nordostbahngesellschaft.

Bericht des Verwaltungsrathes

der

Schweizerischen Nordostbahn

an die

Generalversammlung der Aktionäre

betreffend die

Situation der Nordostbahnunternehmung.

Zürich,
Druck von Orell Füßli & Co.
1877

LELAND STANFORD JUNIOR UNIVERSITY LIBRARY
H 2015

Tit.!

Die Direktion der Nordostbahngesellschaft hat Ihnen in einem Spezialbericht eine umfassende Auseinandersetzung über die gegenwärtige Gesammtlage der Nordostbahnunternehmung gemacht. Aus dieser Auseinandersetzung ergiebt sich die betrübende Thatsache, daß unsere Gesellschaft sich zur Zeit in der absoluten Unmöglichkeit befindet, die von ihr eingegangenen Verpflichtungen für den Bau neuer Linien vollständig zu erfüllen und daß auch abgesehen hievon, die Finanzlage sonst der Art ist, um nach verschiedenen Richtungen rasche und energische Maßnahmen zu erheischen, wenn nicht für die Existenz der Gesellschaft die ernsteste Gefahr entstehen soll.

Indem wir mit Bezug auf das Detail der Finanzangelegenheiten und anderer thatsächlichen Verhältnisse auf die einläßlichen Angaben jenes Berichtes verweisen, können wir unsere eigene Berichterstattung einerseits auf die Erörterung der wesentlichsten Ursachen dieser unerfreulichen Situation, anderseits auf eine nähere Beleuchtung der Maßregeln beschränken, welche geeignet scheinen, die Schwierigkeiten der Lage überwinden zu helfen, und welche wir entweder, kraft unserer eigenen Kompetenz, schon von uns aus beschlossen haben oder nunmehr Ihnen zur Beschlußfassung beantragen.

I.

Ursachen der gegenwärtigen Situation der Unternehmung.

Nachdem uns von der Direktion unter dem 12. Januar abhin in vorläufiger mündlicher Berichterstattung eine nähere Darlegung der finanziellen Situation der Gesellschaft gemacht worden war, haben wir nicht gezögert, sofort eine aus unserer Mitte gewählte Kommission mit dem Auftrage zu betrauen, die Gesammtlage der Unternehmung näher zu prüfen

und uns bezüglich der Vorkehrungen, welche Angesichts des kritischen Standes der Dinge als geboten oder als zweckmäßig erscheinen, mit größtmöglicher Beförderung ihre Anträge zu stellen.

Auf Grund des Ergebnisses der Untersuchung unserer Kommission muß die heutige Kalamität hauptsächlich dem Zusammenwirken folgender Ursachen zugeschrieben werden:

1) dem Umstande, daß die Baukosten der in den letzten 6 Jahren erstellten neuen Linien ganz bedeutend höher zu stehen kommen, als bei deren Dekretirung vorausgesetzt worden war und daß überdieß in den letzten Jahren außerordentlich große Summen auf den Ausbau des alten Netzes verwendet worden sind;
2) der seit dem Jahre 1872 eingetretenen außerordentlichen Steigerung der Betriebskosten und dem unerwarteten Ausfall auf den Betriebsergebnissen der neu erstellten Linien;
3) dem seit dem Jahre 1874 entstandenen großen Mißverhältnisse zwischen dem Gesellschaftskapital und dem Obligationenkapital;
4) den Mängeln des durch die Gesellschaftsstatuten begründeten Verwaltungs-Organismus.

Die Ursachen sind demnach im Bau-, im Betriebs- und im Finanzwesen sowie im Verwaltungs-Organismus zu suchen.

Bei Besprechung dieser Ursachen wird vor Allem zu prüfen sein, welche konstitutionelle Stellung dem Verwaltungsrathe durch die Statuten unserer Gesellschaft angewiesen ist. In dieser Beziehung dürfen wir wohl behufs Ihrer gehörigen Orientirung vorausgehend nachstehende Momente besonders betonen:

Der Schwerpunkt der Verwaltung ist durch die Gesellschaftsstatuten ausschließlich in die Hände der Direktion gelegt, der Verwaltungsrath hat nirgends selbständig zu handeln, es ist ihm vielmehr nur eine begutachtende und kontrolirende Rolle zugetheilt. Gegenüber der Generalversammlung nimmt die Direktion, welche auch von ihr direkt gewählt wird, eine viel höhere Stellung ein als der Verwaltungsrath: die ordentlichen und außerordentlichen Generalversammlungen werden von der Direktion einberufen, woneben der Verwaltungsrath nur zur Einberufung von außerordentlichen Generalversammlungen befugt ist (§ 15); den Vorsitz in der Generalversammlung führt der jeweilige Präsident oder Vicepräsident der Direktion (§ 18); die Direktion erstattet ihren jährlichen Geschäftsbericht unmittelbar an die Generalversammlung, der Verwaltungsrath hat solchen wie auch die Jahresrechnungen bloß zu prüfen

und über deren Abnahme der Generalversammlung seine Anträge zu stellen (§ 31); ebenso sind alle von der Generalversammlung im ordentlichen Geschäftsgange zu behandelnden Geschäfte ihr von der Direktion unmittelbar vorzulegen und von dem Verwaltungsrath lediglich zu begutachten (§ 30); ausnahmsweise kann zwar der Verwaltungsrath als solcher der Generalversammlung gleichfalls Vorschläge und Anträge hinterbringen, allein er ist in diesem Falle verpflichtet, vorerst ein sachbezügliches Gutachten der Direktion einzuholen (§ 30). — Dem Verwaltungsrath steht auch keinerlei Initiativ-Recht zu; ja, er darf sogar von dem Minimum von Befugnissen, welches ihm in § 29 der Statuten eingeräumt ist, nach Vorschrift von § 30 „nur nach Einsicht eines sachbezüglichen Antrages der Direktion Gebrauch machen." Welch' untergeordnete Rolle dem Verwaltungsrathe im Organismus der Nordostbahnunternehmung zugetheilt ist, tritt am besten in's Licht, wenn man dieselbe mit derjenigen des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Centralbahn vergleicht. Im Gegensatze zur Nordostbahn ist es bei der Centralbahn der Verwaltungsrath, welcher das Direktorium wählt, die Generalversammlung einberuft und ihr präsidirt, derselben die von ihr zu behandelnden Vorlagen macht, den jährlichen Geschäftsbericht erstattet. Das Direktorium als solches hat gar kein Recht, direkt an die Generalversammlung zu gelangen. Sodann bestimmt der § 32 der Statuten der Centralbahn, daß „die Organisation „des Direktoriums, die Festsetzung seiner Befugnisse und die Ueberwachung „seiner Amtsverrichtungen sowie die Bestimmungen über Amtsdauer, Abberufung, Besoldung und Verantwortlichkeit der Mitglieder derselben vom „Verwaltungsrathe ausgehen". Eine ähnliche Bestimmung findet sich in den Statuten der Nordostbahn nicht und kann sich folgerichtig der Stellung nach, welche in denselben der Direktion eingeräumt werden wollte, auch nicht darin finden.

In unsern Gesellschafts-Statuten ist eine feste, scharf markirte Grenze zwischen den Befugnissen der Direktion und denen des Verwaltungsrathes gezogen. Der Verwaltungsrath muß sich natürlich für verpflichtet erachten, diese Grenze gewissenhaft zu respektiren. Uebergriffe des Verwaltungsrathes in das Kompetenzgebiet der Direktion, selbst wenn sie gegebenen Falles von dieser nicht einmal zurückgewiesen werden sollten, wären im regelmäßigen Verlaufe der Dinge bei einer so weit verzweigten und bedeutenden Unternehmung, wie die Nordostbahn ist, gewiß vom höchsten Uebel. Es würde dadurch nicht allein der normale Geschäftsgang gestört und verwirrt, sondern namentlich auch die Grenzlinie der beiderseitigen

Verantwortlichkeit zwischen Direktion und Verwaltungsrath verwischt und die Initiative und Thätigkeit der Direktion gelähmt werden. Nur das Vorhandensein ganz außerordentlicher Verumständungen vermag das Hinaustreten des Verwaltungsrathes aus der ihm durch die Statuten vorgeschriebenen Stellung zu rechtfertigen.

Aus diesen Gründen haben wir uns bis in die jüngste Zeit stets strikte innert der uns durch die Statuten vorgezeichneten Sphäre bewegt, aber durchaus nicht Anstand genommen, sofort aus derselben herauszutreten, als die uns zu Anfang dieses Jahres von der Direktion gewordenen Eröffnungen, mit Rücksicht auf den Ernst und die Gefahr der Situation, ein rasches und energisches Eingreifen von unserer Seite als geboten erscheinen ließen.

Der Verwaltungsrath hat demgemäß, was die Vergangenheit betrifft, nur solche Handlungen oder Unterlassungen zu verantworten, welche in den Bereich seiner eigenen statutarischen Kompetenz fallen, sowie die Entscheidung bei solchen Fragen, die ihm, nach Mitgabe von § 29 Ziffer 12 der Statuten, — worin bestimmt ist, daß der Verwaltungsrath auch solche Gegenstände behandeln könne, „welche zwar in die Kompetenz der Direktion „fallen, die aber die letztere aus besondern Gründen dem Verwaltungsrathe „vorzulegen für gut finden möchte" — zur Beschlußfassung vorgelegt worden sind. In letzterer Hinsicht ist aber sogleich beizufügen, daß, abgesehen von den jüngsten Monaten, dem Verwaltungsrathe schon seit einer längern Reihe von Jahren keine derartigen Vorlagen mehr gemacht, im Gegentheile demselben einzelne wichtige und in seine Kompetenz fallende Angelegenheiten nicht, oder wenigstens nicht rechtzeitig vorgelegt worden sind.

A. Bauwesen.

1. Ueberschreitung der Kostenvoranschläge für die neuen Linien und Nachtragsausgaben für das alte Netz.

Die in der Periode von 1871—1877 gebauten neuen Linien haben erheblich mehr gekostet, als der Kostenvoranschlag betrug, auf welchen hin die Generalversammlung der Aktionäre s. Z. die Ermächtigung zum Bau derselben ertheilt hat. Die Kostenüberschreitung erscheint um so stärker, wenn in Betracht gezogen wird, daß gleichzeitig noch außerordentlich große Summen auf den Ausbau des Stammnetzes verwendet wurden, von denen

ein wesentlicher Theil, als durch jene neuen Linien verursacht, eigentlich noch zu den Baukosten dieser Linien hätte hinzugerechnet und daher in obigem Kostenvoranschlag inbegriffen sein sollen.

Diese Kostenüberschreitungen hat der Verwaltungsrath in keiner Weise zu verantworten.

Die ihm s. Z. von der Direktion gemachten Angaben über die Erstellungskosten der neuen Linien waren die nämlichen, welche die Direktion der Generalversammlung gemacht und auf welche gestützt, der Verwaltungsrath die Uebernahme der betreffenden Linien befürwortet hat. Der Verwaltungsrath hatte keine Kontrole über die Richtigkeit der Berechnungen auszuüben. Er hätte diese auch nicht kontroliren können, selbst wenn er deren Richtigkeit bezweifelt hätte, da ihm hiezu die erforderlichen Organe nicht zur Verfügung stunden.

Ebensowenig konnte er einen Einfluß auf die Art und Weise der Bauausführung ausüben. Speziell im Bauwesen ist die Kompetenz des Verwaltungsrathes durch die Statuten auf das äußerste Minimum beschränkt, indem sich dieselbe ausdrücklich bloß „auf die Entscheidung über die Lage der Bahnhöfe" und „die Genehmigung von Bau- und Lieferungsverträgen, die mehr als zwei Millionen Franken beschlagen", erstreckt. Im Verlaufe der letzten fünf Jahre erhielt der Verwaltungsrath in der erstern Richtung zwei einzige, sich auf die in Folge der Einführung neuer Linien nöthig gewordene Erweiterung der Bahnhöfe Zürich und Winterthur beziehende Vorlagen. In der zweiten Richtung wurde ihm lediglich der mit den Bauunternehmern Cleß & Co. für die Herstellung des Unterbaues auf der Strecke Tiefenbrunnen-Bahnhof Zürich abgeschlossene Vertrag zur nachträglichen Genehmigung unterstellt, nachdem derselbe von der Direktion wegen Dringlichkeit vorher endgültig abgeschlossen worden war.

Hat aber der Verwaltungsrath sich nicht etwa mit Bezug auf die Aufsicht über die Bauthätigkeit der Direktion einer Pflichtversäumniß schuldig gemacht? Auch diese Frage darf mit Nein beantwortet werden.

Ueber die Ausübung der Aufsicht des Verwaltungsrathes über die gesammte Thätigkeit der Direktion enthalten die Statuten nur die Vorschrift, daß derselbe „die jährlichen Geschäftsberichte und die Jahres„rechnungen der Direktion zu prüfen und, nach erfolgter Anhörung der „letztern über allfällige Ausstellungen, Anträge betreffend die Abnahme der „Geschäftsberichte und der Rechnungen der Generalversammlung zu hinter„bringen habe." Bis zur Abnahme des Geschäftsberichtes und der Jahresrechnungen pro 1875 hat der Verwaltungsrath die Aufsicht genau nach Mitgabe dieser Bestimmung ausgeübt. Vielleicht hätte er, wie solches z. B.

bei der schweiz. Centralbahn, wo aber das Direktorium gänzlich dem Verwaltungsrathe unterstellt ist, geschieht, sich auch vierteljährliche Berichte zu seinen eigenen Handen erstatten lassen können, wodurch er ohne Zweifel die abschüssige Bahn, auf welche die Unternehmung gerathen ist, etwas früher gewahr worden wäre. Indessen hätte sich Angesichts der statutarischen Bestimmungen, welche die Direktion dem Verwaltungsrathe keineswegs unterordnen und sie bloß zu einer jährlichen Berichterstattung zu Handen der Generalversammlung verpflichten, über diesen Punkt füglich die Kompetenzfrage aufwerfen lassen. Ueberdieß boten die in den frühern Perioden hinsichtlich der Einhaltung der Baukostenvoranschläge gemachten Erfahrungen durchaus keinen Grund, von der Direktion eine Berichterstattung in kürzern Zeiträumen zu verlangen. Es wurden nämlich bei allen in dem Zeitraume von 1861 bis 1870 gebauten neuen Linien (Zürich-Zug-Luzern, Bülach-Regensberg, Romanshorn-Rorschach und Romanshorn-Constanz) die ursprünglichen und der betreffenden Beschlußfassung der Generalversammlung zu Grunde gelegenen Kostenvoranschläge entweder genau eingehalten oder doch nur höchst unbedeutend überstiegen, ja sogar bei der wichtigsten jener Linien (Zürich-Zug-Luzern) nicht einmal erreicht. Unter diesen Umständen trifft den Verwaltungsrath kaum ein Vorwurf, wenn er es unterließ, von der Direktion Zwischenberichterstattungen zu seinen eigenen Handen zu fordern, zumal da er hierzu nach den Statuten nicht einmal die Berechtigung besaß. Der letzte Geschäftsbericht, welcher dem Verwaltungsrathe vorgelegen, ist derjenige über das Jahr 1875, welchen er um die Mitte des Monates Juni 1876 behufs Antragstellung an die Ende Juni zusammentretende Generalversammlung erhielt. Aus demselben war allerdings bereits zu erkennen, daß mit Bezug auf die Baukosten für einzelne der neuen Linien eine namhafte Ueberschreitung stattfinden müsse. Allein damals war leider an dieser Sache nichts mehr zu ändern, wie auch zu jener Zeit die in den letzten Jahren stattgehabten außerordentlich großen Geldverwendungen für den Ausbau des Stammnetzes, an deren Dekretirung der Verwaltungsrath keinen Theil hatte und welche übrigens zu einem wesentlichen Theile durch die neuen Linien verursacht wurden, nicht mehr rückgängig gemacht werden konnten.

Wegen des Details der Mehrkosten und des Kapitalaufwandes für das Stammnetz sowie der daherigen Rechtfertigung verweisen wir Sie auf den Bericht der Direktion Dabei können wir jedoch die Bemerkung nicht unterdrücken, daß bei Bethätigung einer, durch die Umstände gewiß dringend gebotenen, größern Oekonomie in der Bauverwaltung wohl sehr bedeutende Ausgaben hätten entweder ganz erspart oder wenigstens auf eine

spätere, zu deren Tragung besser befähigte Zukunft verschoben werden können. Wo es immer angieng, hätte man sich mit wohlfeilen Provisorien behelfen sollen. Man hätte namentlich bei vielen Bahnhöfen und Stationen, wo offenbar nach Ausdehnung und Einrichtung weit über das zur Zeit vorhandene Bedürfniß hinausgegangen wurde, die Sache wesentlich einfacher und damit für den Bau wie den Betrieb viel ökonomischer gestalten können. Auch ist insbesondere das Uebermaß von Rollmaterialanschaffungen, welche das Kapital- wie das Betriebs-Budget außerordentlich schwer belastet, nicht zu billigen.

2. Verrechnung von nachträglichen Bauausgaben.

Indessen erheischt doch die Gerechtigkeit, anzuerkennen, daß die Direktion für das soeben von uns gerügte Verfahren immerhin wenigstens einen Entschuldigungsgrund geltend machen kann. Hat sie schon jetzt die neuen Linien ganz definitiv hergestellt, die Bahnhöfe und Stationen in einer Weise eingerichtet und ausgestattet, wie es erst das Bedürfniß einer spätern Zukunft erfordern wird, hat sie ferner den Bestand des Rollmaterialparks auf eine Höhe gebracht, daß damit auch der künftigen Verkehrsentwickelung schon zum Voraus volle Rechnung getragen scheint, so kann sie zur Rechtfertigung dieses Verfahrens sich füglich darauf berufen, daß sie dadurch den fortgesetzten Anschuldigungen einer übelwollenden Presse, als ob bei der Nordostbahn zum Behufe der Entlastung der Betriebsrechnung i. e. zum Behufe der Erhöhung der Dividende, in mißbräuchlicher Weise fortwährend Ausgaben, welche zu Lasten des Betriebskonto gehörten, auf Baukonto gebracht worden, wenigstens für die Zukunft jegliches Fundament habe entziehen wollen. Sie kann diesen Entschuldigungsgrund mit um so mehr Recht zur Geltung bringen, als auch in dem veröffentlichten Berichte „der von einer Aktionärversammlung gewählten Kommission“ der nämliche Vorwurf widerklingt.

Die Art und Weise, wie die Aktionär-Kommission dieses Kapitel behandelt hat, veranlaßt uns, auch unserseits etwas länger bei demselben zu verweilen. Dabei werden wir indessen mehr die prinzipielle Seite der Frage erörtern und mit der praktischen Seite derselben uns nur soweit beschäftigen, als es die Periode vor 1872 angeht, die Auseinandersetzung der einschlägigen Verhältnisse der spätern Periode dem Berichte der Direktion überlassend.

Für die Verrechnung der Vollendungskosten einer Eisenbahn bieten sich drei Wege dar. Der erste Weg ist der, daß überhaupt keine Vollendungsarbeiten

auf eine spätere Betriebsperiode verschoben, sondern die Bahn schon beim Beginne des Betriebes oder doch bald nachher soweit vollendet und ausgestattet wird, daß sie auch den später erst eintretenden Verkehrsbedürfnissen ohne nachträgliche Bauten und Anschaffungen ein volles Genüge zu leisten im Stande ist und somit nachträgliche Arbeiten oder Anschaffungen überhaupt nicht nothwendig werden. In diesem Falle wird sich die Verrechnung aller Vollendungskosten der Bahn auf Baukonto von selbst ergeben. Der zweite Weg ist der, daß der Baukonto ungefähr auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung einer gegebenen Linie geschlossen und alle spätern Ausgaben für Bauten und Anschaffungen auf Betriebskonto gebucht werden. Der dritte Weg endlich ist, daß die Bahn für den Anfang der Betriebsperiode mit Bezug auf die Bauten, die Einrichtungen und das Fahrmaterial zwar für das dannzumalige Verkehrsbedürfniß vollkommen betriebsfähig hergestellt wird, daß aber alle erst in der weitern Folge erforderlich werdenden Bauten und Anschaffungen, soweit solche nicht den Charakter von Unterhalts- und Erneuerungsbauten, beziehungsweise von Ersatzanschaffungen, an sich tragen, auf Baukonto verrechnet werden.

Der erste dieser Wege ist vernünftiger Weise nur gedenkbar für solche Bahnen oder solche in sich abgeschlossene Bahnnetze, von denen man sicher ist, daß nicht später eine erhebliche Steigerung des Verkehres oder sonst eine wesentliche Umgestaltung der Verkehrs- oder Anschlußverhältnisse eintritt. Die Anwendung jenes Verfahrens gegenüber Bahnen von hievon abweichendem Charakter hätte eine ganz unsinnige Zinsvergeudung zur nothwendigen Voraussetzung. Der zweite Weg belastet bei Bahnen, die sich eines raschen und andauernden Verkehrsaufschwunges zu erfreuen haben oder bei denen im Verlaufe der Zeit das eigene Bahnnetz sich mehr und mehr verdichtet und die Anschlußverbindungen sich vervielfältigen, die Gegenwart in höchst ungerechtfertigter Weise zu Gunsten der Zukunft. Es führt in seiner Konsequenz zu der Absurdität, daß die Rente einer Bahnunternehmung um so kleiner wird, je mehr deren Verkehr wächst und deren innerer Werth steigt, und daß in Folge hievon, da in der Regel der Marktwerth eines Titels sich nach dessen Ertrag richtet, der Verkaufswerth der betreffenden Bahnaktien in demselben Verhältnisse sinkt, in welchem der innere Werth derselben sich hebt. Die Richtigkeit dieses Satzes läßt sich an der Nordostbahn, von andern noch frappanteren Beispielen nicht zu reden, leicht nachweisen. Bei der Nordostbahn hatte im Jahr 1860 jeder Kilometer einen Personenverkehr von 192,862 Reisenden und einen Güterverkehr von 87,000 Tonnen; bis zum Jahr 1871 ist dieser Verkehr gestiegen auf 343,017 Reisende und 262,000 Tonnen Güter.

Es hat sich also in jenen elf Jahren der Personenverkehr ungefähr verdoppelt, und der Güterverkehr verdreifacht. Natürlich hatte im Jahre 1860 Niemand eine Ahnung davon, daß die Verkehrsentwickelung in so kurzer Zeitfolge derartige Proportionen annehmen werde. Die Bahn war s. Z. für die Aufnahme und Beförderung eines solchen Verkehres gar nicht eingerichtet und ausgestattet worden, weßhalb während jener Periode von elf Jahren nicht allein die Zahl der Lokomotiven und Personenwagen verdoppelt, der Güterwagen vervierfacht, sondern überdieß auch fortwährend sehr bedeutende Erweiterungs- und Vervollständigungsbauten vorgenommen werden mußten. Selbstverständlich haben diese großartigen Bauten und Materialanschaffungen gewaltige Summen verschlungen, die ebenso selbstverständlich ihre Verrechnung auf dem Baukonto gefunden haben. Hätten dieselben nun, gemäß der neuern Theorie, welcher auch der Bericht der Aktionär-Kommission zu huldigen scheint, aus der Reineinnahme des Betriebes bestritten werden müssen, so würde während jener Zeit und so lange die außerordentliche Verkehrszunahme überhaupt gedauert hätte, die Aktiendividende nicht nur ganz schwankend geworden, sondern überdieß auf ein sehr geringes Durchschnitts-Minimum hinabgesunken und hievon auch der Marktwerth der Aktie ungünstig beeinflußt worden sein, zumal Niemand hätte vorausbestimmen können, wann einmal die Verwendung des Reinertrages zu Bauzwecken ihre Endschaft würde gefunden haben. Die Aktionäre hätten in diesem Falle allen Grund gehabt, den zunehmenden Verkehrsreichthum der Bahn lebhaft zu verwünschen. — Der dritte jener Wege erscheint uns als der natürlichste uud auch als der rationellste. Es wird dabei vermieden, daß Bauausgaben früher gemacht und daher früher verzinset werden müssen, bevor die thatsächlichen Verhältnisse solches erheischen. Dieser Weg ist auch der fast überall gebräuchliche, nicht bloß bei den Privat-, sondern auch bei den Staatsbahnen, indem die Staatsverwaltungen gleichfalls ein Interesse daran haben, allzugroße Schwankungen im Ertragsbudget zu verhüten. Allerdings sind bei diesem Systeme Mißbräuche möglich; allein eine Bahnverwaltung, welche sich nicht scheut, die Dividendenrechnung durch künstliche Behelfe in unsolider Weise zu verbessern, kann ihren Zweck, wie durch mißbräuchliche Belastung des Baukonto, auch dadurch erreichen, daß sie an den Ausgaben des Bahn- und Fahrmaterialunterhaltes in einer unzuträglichen und ungebührlichen Art spart, oder daß sie Erneuerungen von Oberbau- und Fahrmaterial durch Material bewerkstelligen läßt, das schlechter und darum wohlfeiler ist, als das zu ersetzende war.

Die Nordostbahn hat bisher jenen dritten Weg befolgt und dabei, wenigstens so viel uns bekannt, stets getreulich dem Kaiser gegeben, was dem Kaiser gehörte. Aber, obschon der Baukonto immer nur mit denjenigen Nachtragskosten belastet wurde, welche nach obigen Grundsätzen unzweifelhaft auf denselben gehören, so ist dennoch die Gesammtsumme der Baukosten des Stammnetzes, einschließlich der in den Jahren 1868 bis 1871 gebauten Linien Rorschach-Romanshorn-Constanz, von 1861 bis 1871 von Fr. 47,433,852 auf Fr. 68,248,246, also um zirka Fr. 21,000,000 gestiegen. Zieht man hievon die Baukosten der 35 Kilometer langen Linie Rorschach-Romanshorn-Constanz sowie die Kosten für die Vermehrung des Rollmateriales mit zusammen zirka Fr. 11,000,000 ab, so bleibt doch immer noch eine Summe von zirka Fr. 10,000,000 übrig, welche während der Betriebsperiode auf den Ausbau der Linien verwendet und nachträglich auf dem Baukonto verrechnet worden ist. Wer sich indessen die Mühe nimmt, die Jahresberichte über jene Periode nachzuschlagen oder von den betreffenden Spezialrechnungen Einsicht zu nehmen, der wird sich davon leicht überzeugen, daß diese Summe keineswegs zu mißbräuchlicher Aufbesserung der Dividende gedient hat, sondern ohne Ausnahme für Arbeiten und Anschaffungen verausgabt wurde, die gleich beim Betriebsbeginne hätten gemacht werden müssen, wenn man damals hätte eine spätere Belastung des Baukonto ausschließen und die Bahn dennoch mit Bezug auf ihre gesammte Ausrüstung zur Bewältigung des erst nachher und allmälig entstandenen großartigen Verkehres befähigen wollen. Es liegt jedoch auf der Hand, daß letzteres Verfahren selbst dann im höchsten Grade irrationell gewesen wäre, wenn zu jener Zeit sogar die Möglichkeit bestanden hätte, den Umfang des spätern Verkehrs genau ermessen zu können, weil es eine arge Vergeudung von Zwischenzinsen zur unausweichlichen Folge gehabt hätte. Indem die Nordostbahnverwaltung früher das allerwärts gebräuchliche System des allmäligen, mit dem Wachsthum des Bedürfnisses Schritt haltenden, Ausbaues ihrer Linien adoptirte, hat sie im ökonomischen Interesse der Unternehmung gehandelt, ohne dadurch den Vorwurf unsolider Handlungs- oder Rechnungsweise, der ihr darob sogar im Bericht der Aktionär-Kommission gemacht werden will, irgendwie zu rechtfertigen. Die Verbuchung jener nachträglichen Bauausgaben auf Baukonto geschah sonach gewiß mit vollem Fug und Recht. Bei der Größe der Summe, welche in Frage steht, mag es indessen doch am Platze sein, zu Ihrer bessern Orientirung hier die wichtigsten Bauobjekte in Erinnerung zu bringen, deren Kosten daraus bestritten wurden. Es sind dieses folgende: Legung des zweiten Geleises auf der 77 Kilometer

langen Strecke Aarau-Winterthur; Erstellung des definitiven Personen-Aufnahmsgebäudes und eines Rohmaterialbahnhofes in Schaffhausen; Erstellung definitiver Stationsgebäude in Altstätten, Schlieren, Dietikon, Schinznach, Brugg, Oerlikon, Wallisellen, Märstetten, Weinfelden, Bürglen, Sulgen und Amrisweil; Errichtung von Personen- und Güterstationen in Dietlikon und Erlen; Erhebung der Stationen Müllheim, Altstätten, Schlieren, Dietikon und Schinznach zu Güterstationen; Erweiterung des Güterbahnhofes in Winterthur unter Erwerbung von 7 Jucharten Land; Erstellung einer Schiffswerfte, eines Rangirbahnhofes, eines Lager- und Niederlagshauses und sehr umfassender Getreidelagerschuppen sowie einer Landauffüllung von zirka 5 Jucharten in Romanshorn; Ersetzung des hölzernen Hafendammes in Romanshorn durch einen solchen von Stein, unter Abzug der Kosten des früheren Dammes zu Lasten des Betriebes; Anschaffung eines Trajektschiffes und eines Trajektkahnes auf dem Bodensee in Gemeinschaft mit Württemberg und Bayern; Erweiterung einer größern Anzahl von Stationen und Bahnhöfen in Geleisen und Güterschuppen; Ausrüstung einer sehr bedeutenden Zahl von Stationen mit Krahnen und Brückenwaagen; Ausmauerung des Tunnels bei Baden und Erstellung von Stützmauern beim nördlichen Tunneleinschnitt bei Oerlikon u. s. w., endlich, neben dem Ankauf der Gebäude für die Centralverwaltung im Bleicherweg in Zürich, ganz umfassende Neu- und Erweiterungsbauten auf dem Bahnhofe Zürich, wie Erstellung des Personenaufnahmegebäudes mit einem Aufwande von mehr als 3 Millionen Franken, sodann Anlage sehr ausgedehnter Rohmaterial- und Rangirbahnhöfe, Erstellung umfassender Güterschuppen, Niederlagshäuser sowie mehrerer Lokomotiv- und Wagenremisen, Vergrößerung der Maschinen- und Bauwerkstätten; Vermehrung der Geleise, der Drehscheiben, der Signalvorrichtungen, der Einfriedungen u. s. w. Für diesen Aus- und Umbau des Bahnhofes Zürich, welcher allein einen Kostenaufwand von annähernd 6 Mill. Franken verursachte, mußten nicht weniger als 38 Jucharten Land neu erworben werden. Die Grundfläche des Zürcher Bahnhofes, welche Ende 1860 erst 43 Jucharten betragen hatte, ist bis Ende 1871 auf 81 Jucharten angewachsen. Durch seitherige weitere Landerwerbungen ist sie, beiläufig bemerkt, bis Ende 1876 auf 103 Jucharten gebracht worden und hat hoffentlich damit endlich ihr Maximum erreicht. Die Nothwendigkeit jener kostspieligen Vergrößerungen des Bahnhofes Zürich und der darauf befindlichen Bauten und Einrichtungen wird wohl am Besten durch die Thatsache dokumentirt, daß in der Periode von 1861 bis 1871 sich der lokale Personen- und Güterverkehr der Station Zürich mehr als verdoppelt, der durch dieselbe transitirende Personen- und Güterverkehr aber mehr als versechsfacht hat.

Soll denn aber der Baukonto in alle Ewigkeit offen bleiben? Nein. Er kann und soll geschlossen werden, sobald einmal das Bahnnetz in sich vollendet, die Anschlüsse nach Außen hergestellt sind und der Verkehr sich bis zu einer Höhe entwickelt hat, bei welcher eine sprungweise Vermehrung nicht mehr zu erwarten steht.

Hätte die Nordostbahnverwaltung in der That, wie man fälschlicherweise glauben zu machen sucht, von jeher zum Zwecke der künstlichen Erhöhung der Dividenden, die Betriebsrechnung auf Unkosten des Baukonto erleichtert und demnach als Folge hievon im Verlaufe der Zeit Millionen und Millionen in trügerischer Weise aus der Baukasse als Dividende vertheilt, so müßte sich endlich doch wohl ein auffälliges Mißverhältniß zwischen den kilometrischen Baukosten der Nordostbahn und denjenigen anderer Bahnen, zumal ihrer Nachbarbahnen herausstellen, und zwar um so mehr, als die Nordostbahn, was Solidität der Bauten und Einrichtungen, was Zahl und Stand ihres Rollmateriales, was Vortrefflichkeit des Unterhaltes der Bahn, des Oberbaues und der Hochbauten sowie des Rollmateriales anbelangt, den Vergleich mit jeder andern Bahn kühn aufnehmen darf. Wie es nun aber in dieser Beziehung beschaffen ist, dürften Sie am ehesten aus folgender Zusammenstellung ersehen, in welcher wir die kilometrischen Baukosten und Bruttoeinnahmen der der Nordostbahngesellschaft eigenthümlich angehörenden Linien (einschließlich der nunmehr ebenfalls in ihrem Eigenthum befindlichen Linien Bülach-Regensberg und Zürich-Zug-Luzern sowie der demnächst zur Eröffnung gelangenden Linie Niederglatt-Baden) den kilometrischen Baukosten und Bruttoeinnahmen der wichtigsten Nachbarbahnen gegenüberstellen.

Baulänge des Netzes			Baukosten pro Kilometer	Bruttoertrag pro Kilometer	Verhältniß des Bruttoertrages zu den Baukosten
Kilometer			Fr.	Fr.	Prozente
420	Schweiz. Nordostbahn (ohne die Betheiligung bei andern Unternehmungen)	(1876)	331,639	34,101	10,28
270	Verein. Schweizerbahnen	(1875)	315,730	24,887	7,88
257	Schweiz. Centralbahn	"	384,473	47,696	12,41
315	Westschweiz. Eisenbahnen	"	528,819	36,315	6,87
2282	Bayerische Staatsbahnen	"	268,840	26,735	9,94
1243	Württemb. Staatsbahnen	"	334,843	25,028	7,47
1126	Badische Staatsbahnen	"	358,418	28,876	8,06
846	Elsaß-Lothringische Bahnen	"	483,989	42,294	8,74
3010	Französische Ostbahn	"	429,029	41,923	9,77
4938	Paris-Lyon-Mittelmeerbahn	"	561,552	56,275	10,02

Wie man aus dieser Vergleichung ersieht, so stehen die kilometrischen Baukosten der Nordostbahn keineswegs in einem Mißverhältniß zu denjenigen anderer Bahnen. Von den in Vergleichung gezogenen ausländischen Bahnen haben einzig die Bayerischen Staatsbahnen einen erheblich niedrigern Kostensatz aufzuweisen; allein hier giebt die im Allgemeinen außerordentlich günstige Terrainbeschaffenheit wie auch der geringere Verkehr eine hinreichende Erklärung des Unterschiedes. Von den schweizerischen Bahnen stellt sich allerdings bei den Vereinigten Schweizerbahnen der kilometrische Kostensatz etwas niedriger, als bei der Nordostbahn; allein hier schlägt der anscheinend zu Gunsten der Vereinigten Schweizerbahnen sprechende Unterschied sofort in das Gegentheil um, wenn in Betracht gezogen wird, 1) daß für den so großartigen und kostspieligen Bahnhof Zürich sich bei den Vereinigten Schweizerbahnen kein Analogon findet, 2) daß die Nordostbahn über Fr. 22,000 pro Kilometer mehr Rollmaterial besitzt, als die Vereinigten Schweizerbahnen, und endlich 3) daß die Nordostbahn auf einer Länge von 106 Kil. im Unterbau und auf einer Länge von 77 Kil. auch im Oberbau doppelspurig hergestellt ist, während die Vereinigten Schweizerbahnen überall nur eingeleisig gebaut sind.

Wir bedauern, daß die Aktionär-Kommission nicht etwas tiefer in die in Rede stehende Materie eingedrungen ist. Bei eingehenderer Prüfung wäre sie ohne Zweifel zu andern Anschauungen und Schlußfolgerungen gelangt. Zum Mindesten würde sie in diesem Falle die Sache nicht, wie es geschehen, in einer Art dargestellt haben, daß diese Darstellung von jener böswilligen Presse, die systematisch und tendenziös auf die Diskreditirung der Nordostbahnunternehmung hinarbeitet, als willkommene Handhabe bei ihren verläumderischen Angriffen verwerthet werden kann.

3. Nothwendigkeit oder Zweckmäßigkeit der Erstellung der neuen Linien.

So bedeutend aber auch der Antheil ist, welchen die übergroßen Kosten der Erstellung der neuen und des Ausbaues der alten Linien haben, so sind diese Mehrkosten in der Hauptsache doch bloß eine indirekte Folge der eingegangenen Verpflichtungen für den Bau der vielen neuen Linien. Wir werden daher zu untersuchen haben, ob und inwiefern entweder eine äußere Nöthigung zur Uebernahme dieser Verpflichtungen vorlag oder die Uebernahme durch Gründe der Zweckmäßigkeit gerechtfertigt erscheint.

Die Gesellschaftsbehörden der Nordostbahn können statutengemäß den Bau neuer Linien oder die Betheiligung bei solchen nicht von sich aus endgültig beschließen, sondern sind dießfalls an die Genehmigung

entweder

die wichtigsten und für die Nordostbahn gefährlichsten Konkurrenzlinien einer neben ihr entstehenden, ihr durch und durch feindlich gesinnten Eisenbahnunternehmung in die Hände fallen zu lassen und diese dadurch zu befähigen, ihr nach und nach das Lebensmark zu entziehen,

oder

jene Linien selbst zu übernehmen und sich dadurch zu befähigen, die bisherige eisenbahnpolitische Stellung bleibend zu behaupten.

Im ersten Falle war ein langsames Siechthum und eine entsprechende allmählige Entwerthung der Unternehmung, und zwar ohne Aussicht auf spätere Besserung, gewiß; im zweiten Falle dagegen waren vorübergehende schwere Opfer allerdings nicht zu vermeiden, allein es war doch wenigstens die Zukunft der Unternehmung nicht preisgegeben.

Die Verwaltung der Nordostbahn hat in dem Dilemma, vor welches sie sich gestellt sah, sich für die zweite Alternative entschieden, und ungeachtet der mißlichen Erfahrungen, die wir in der Zwischenzeit machen mußten, halten wir auch heute noch unverbrüchlich an der Ansicht fest, daß sie im großen Ganzen wohl daran gethan hat. Die entgegengesetzte Politik würde für die Zukunft der Unternehmung solche Gefahren im Gefolge gehabt haben, daß sie sicherlich schon nach Umfluß einer kurzen Spanne Zeit als eine Politik der Kurzsichtigkeit und übertriebenen Aengstlichkeit getadelt worden wäre.

Zur Rechtfertigung jener Politik sei uns gestattet, mit Bezug auf die namhaftern der von der Nordostbahn, sei es auf alleinige Rechnung, sei es in Gemeinschaft mit Andern, zum Bau übernommenen neuen Linien die hauptsächlichsten Gründe in Erinnerung zu bringen, welche die Nordbahngesellschaft bei ihren diesfälligen Schlußnahmen geleitet haben:

1) Bötzbergbahn (Brugg-Pratteln [Basel]).

Bei Uebernahme der Konzession für diese Linie, welche bekanntlich ein gemeinschaftliches Eigenthum der Schweiz. Centralbahngesellschaft und der Nordostbahngesellchaft bildet, hatten wir nur die Wahl, entweder dieselbe in Gemeinschaft mit der Centralbahn selbst zu bauen oder sie dieser oder auch einem Drittmann allein zu überlassen. Angesichts der außerordentlichen Bedeutung, welche die Linie für die Verbindung der Ostschweiz mit Basel, dem Haupteingangsthor der Schweiz, hat, konnten wir in

der Wahl keinen Augenblick schwanken. Der kommerzielle Werth der Linie an sich dokumentirt sich am besten durch die Thatsache, daß schon im ersten Betriebsjahre sich der kilometrische Bruttoertrag auf mehr als Fr. 36,000 stellte, ein Ergebniß, für welches innerhalb der Schweiz keine, und außerhalb derselben nur wenige Beispiele aufzuweisen sein dürften. Ungeachtet des bedeutenden Bruttoertrages verzinst indessen die Linie gegenwärtig das aufgewandte Baukapital doch nur ungefähr zur Hälfte, da die Baukosten eine ganz ungewöhnlich hohe Ziffer erreichen. Sie stellen sich nämlich (die Kosten des Fahrmaterials à Fr. 40,000 pro Kilometer eingerechnet) auf ca. Fr. 539,151 pro Kilometer, d. h. um etwa 50 % höher als s. Z. von den Technikern des Initiativ-Komite veranschlagt wurde und um 8.6 % höher, als unser eigener Experte, Herr Oberbaurath Beckh, der frühere Oberingenieur der Nordostbahn, auf Grund sehr detaillirter Erhebungen berechnet hatte. Gegenüber dem letztern Voranschlag ergibt sich eine Kostenüberschreitung von etwa 2 Millionen. Indessen werden wenige Jahre der Entwickelung hinreichen, um den Verkehr der Linie auf eine Höhe zu heben, auf welcher er dem Baukapital seine volle Verzinsung gewährt.

Uebrigens ist es nicht sowohl der kommerzielle, als vielmehr der eisenbahnpolitische Werth der Linie, welcher den Entschluß auf Mitbetheiligung veranlaßt hat. Einerseits bildet nämlich die Bötzbergbahn in Verbindung mit der Aargauischen Südbahn die kürzeste und mit den geringsten Schwierigkeiten behaftete Zufahrtslinie von Basel nach dem Gotthard; anderseits beherrscht sie den so überaus wichtigen Verkehr von Basel nach der Ostschweiz dermaßen, daß in den Händen eines von der Nordostbahn unabhängigen Dritten sie für diese eine große Gefahr gewesen wäre. In dieser Hinsicht ist zu beachten, daß diejenige Bahnunternehmung, welche die Güter von Basel nach Brugg bringt, denselben natürlich den zu befolgenden Weg von Brugg ostwärts nach dem Orte ihrer Bestimmung vorschreiben kann, und daß im Hinblick hierauf es keiner großen Prophetengabe bedurfte, um mit Gewißheit vorauszusehen, daß in den Händen eines Dritten die Bötzbergbahn nicht in Brugg stehen geblieben wäre, sondern neben der Nordostbahn wenigstens bis Zürich würde fortgesetzt worden sein, da das Aliment, welches die Bötzbergbahn der Strecke Brugg-Zürich liefert, groß genug ist, um den Baukosten einer zweiten Eisenbahn auf derselben eine reichliche Verzinsung zu sichern. In einem solchen Falle aber würde der Verlust der Nordostbahn ungleich empfindlicher gewesen sein, als die Zinseinbuße, die sie gegenwärtig auf ihrem Kapitalantheil erleidet.

2) Aargauische Südbahn ([Aarau]-Ruppersweil- resp. Brugg-Immensee) und Koblenz-Stein.

Die Aargauische Südbahn ist gleichfalls eine gemeinschaftliche Unternehmung der Central- und der Nordostbahngesellschaft. Zur Zeit ihrer Uebernahme durch die beiden Bahngesellschaften bestund bereits eine Finanzgesellschaft für deren Bauausführung; dabei waltete von Seite des Initiativ-Komite die Absicht ob, die Linie von Brugg bis Waldshut auszudehnen, wofür die Großherzoglich Badische Bahnverwaltung es an dem erforderlichen Entgegenkommen schwerlich hätte fehlen lassen. Im Anschluß an die Bötzbergbahn soll die Aargauische Südbahn die direkteste Verbindung zwischen Basel und der Gotthardbahn bilden, wie sie im Anschluß an die Linie Brugg-Turgi-Waldshut die kürzeste Verbindung zwischen dem Badischen Bahnnetz und der Gotthardbahn herstellen soll. Die Linie von Basel über den Bötzberg und die Südbahn nach dem Gotthard hat keine höhere Steigung als 12 ‰, während das Steigungs-Maximum der Linie von Basel über Olten und Luzern nach dem Gotthard volle 26 ‰ beträgt. In ihrer Eigenschaft als Glied der kürzesten und mit den geringsten Betriebsschwierigkeiten behafteten Verbindungslinie zwischen der Gotthardbahn und dem mitteleuropäischen Bahnnetze liegt die alleinige Existenzberechtigung der Bahn. Gegenwärtig wegen ihres geringfügigen eigenen Verkehrs eine Last, wird die Südbahn nach Vollendung der Gotthardbahn voraussichtlich ein sehr werthvolles Objekt werden. Ihre Länge beläuft sich, einschließlich der noch zu bauenden Strecken, auf 60 Kilometer. Davon stehen gegenwärtig 23 Kilometer im Betriebe, nämlich die Strecke (Aarau-)Rupperswil-Muri. Die Strecke Muri-Rothkreuz (17,4 Kil.) sollte laut Vertrag bis Ende 1878 eröffnet werden; das Südbahnkomite ist aber geneigt, für deren Erstellung ein Moratorium bis 1. November 1881 zu bewilligen. Die übrigen Strecken sind vertragsgemäß erst auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der Gotthardbahn zu vollenden. Die Baukosten werden sich nicht auf mehr als Fr. 220,000 per Kilometer stellen. —

Alle Verumständungen ließen es s. Z. den beiden Gesellschaften für angezeigt erscheinen, die Bahn zu gemeinschaftlichem Eigenthum zu erwerben, obschon die Regierung des Kantons Aargau die Uebertragung der dießfälligen Konzession auf die beiden Bahngesellschaften noch von der erschwerenden Bedingung abhängig gemacht hatte, daß sie sich auch zum Bau und Betrieb der Linie Koblenz-Stein verpflichten. Die Bahngesellschaften haben sich um so weniger gesträubt, diese Verpflichtung ebenfalls einzugehen, als einer-

seits die Baukosten der ca. 26 Kilometer langen Linie Koblenz-Stein, welche sich in Koblenz an die Linie nach Winterthur und in Stein an die Bötzbergbahnstrecke Stein-Basel anschließt, verhältnißmäßig billig sein werden, und sie sich anderseits gestehen mußten, daß die Nothwendigkeit des Baues derselben doch früher oder später an sie herantreten werde, da die Bahn ein nothwendiges Complement nicht allein für die direkte Rhein-Töß-Linie Basel-Winterthur, sondern auch für die dereinstige linksseitige Rheinlinie Basel-Schaffhausen bildet. Auch ist nicht zu übersehen, daß nach Erstellung der Linie Koblenz-Stein die Nothwendigkeit der Legung des zweiten Geleises über den Bötzberg weniger rasch eintreten wird, als es sonst der Fall wäre.

3) Winterthur-Bülach-Koblenz resp. Waldshut.

Diese Linie ist alleiniges Eigenthum der Nordostbahngesellschaft. Bekanntlich hatte die Stadtgemeinde Winterthur die Konzessionen zum Bau und Betrieb derselben erworben und war es unserer Gesellschaft nur durch Geltendmachung ihres Prioritätsrechtes möglich, sich in den Besitz der bezüglichen Konzessionen zu setzen. Die Linie sollte den Winterthurer Eisenbahnbestrebungen gleichsam als Pivot dienen; an die Badische Bahn Basel-Waldshut anschließend, sollte sie die kürzeste und eine von der Nordostbahn unabhängige Verbindung von Basel nach Winterthur und der übrigen Ostschweiz herstellen, wobei, um deren Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Nordostbahn zu erhöhen, noch eine Bahn von Winterthur durch das Kempttthal nach Wetzikon, zum Anschluß an die Vereinigten Schweizerbahnen, angestrebt wurde. Selbstverständlich würde auch die Fortsetzung der Linie Winterthur-Koblenz auf dem linken Rheinufer weiter abwärts bis Basel nur eine Frage der Zeit gewesen sein. Daß diejenigen Männer, welche die Winterthurer Eisenbahnpolitik leiteten, Macht genug besessen hätten, um die dießfälligen Projekte zu verwirklichen, hat wohl die seitherige Erfahrung sattsam bewiesen. Es handelte sich mithin für die Nordostbahn hier um ein außerordentlich gefährliches Konkurrenzprojekt. Es stund für sie der ganze so wichtige Güterverkehr von Basel nach und von Winterthur, den Kantonen Glarus und St. Gallen 2c. und ebenso der via Basel gehende Transitverkehr aus Belgien und Frankreich nach und von Deutschland und Oesterreich auf dem Spiele. Gleichwohl haben die Gesellschaftsbehörden sich nur mit schwerem Herzen zur Geltendmachung des Prioritätsrechtes entschlossen. Daß die Ausführung der Bahn auf eigene Rechnung für die Nordostbahngesellschaft ein schlechtes Finanzgeschäft abgeben werde, lag

auf der Hand; hierüber konnte man sich unmöglich in Illusionen wiegen. Die Frage war für die Nordostbahngesellschaft eben einfach die: ob für sie die finanziellen Nachtheile größer seien im Falle des Selbstbaues der Linie oder im Falle der Ueberlassung derselben an ihre Gegner? Um eine sichere Basis für die Beantwortung dieser Frage zu gewinnen, wurden genaue statistische Erhebungen veranstaltet und nachdem durch diese festgestellt worden, daß in beiden Fällen sich der Verlust ungefähr die Waage halten werde, so mußte die Geltendmachung des Prioritätsrechtes für die Nordostbahngesellschaft um so mehr als ein Gebot der Nothwendigkeit erscheinen, als nicht zu verkennen war, daß die eisenbahn-politische Stellung ihrer Gegner durch den Besitz der Linie Winterthur-Koblenz ungemein verstärkt worden wäre.

Man hört nicht selten die Bemerkung: „Die Nordostbahn hätte die Linie Winterthur-Waldshut den Winterthurern überlassen sollen, die sich daran verblutet haben würden.“ Man folgert dabei aus dem Umstande, daß die Linie ein schlechtes Finanzergebniß liefert, solches würde nothwendig auch der Fall sein, wenn sie sich in den Händen von Winterthur befände. Diese Schlußfolgerung ist aber augenfällig falsch. Es wird dabei der wesentliche Umstand übersehen, daß fast Alles, was an durchgehendem Verkehr von Basel nach und von Winterthur und weiter auf die Linie Koblenz-Winterthur gelangt, einer andern Linie der Nordostbahn entzogen wird, also für diese niemals einen Verkehrsgewinn, sondern stets einen Verlust bilden wird, während die Linie gegenüber Winterthur nicht in einem solchen Konkurrenzverhältniß stund und also Alles, was von der Nordostbahn auf sie hätte hinübergeleitet werden können, für die Winterthurer-Eisenbahnunternehmung als reiner Verkehrszuwachs zu betrachten war. In den Händen von Winterthur würde die Linie im Gegentheil wahrscheinlich einen befriedigenden Reinertrag abgeworfen und dieses darum auch in seinen weitern Konkurrenzbestrebungen gegen die Nordostbahn mächtig unterstützt haben. Trotz der großen Opfer, welche unsere Gesellschaft in Folge des Baues der Linie Winterthur-Koblenz zu tragen hat, halten wir daher noch immer an der Ansicht fest, daß es als eine unverantwortliche Vernachlässigung der Interessen der Nordostbahnunternehmung hätte angesehen werden müssen, wenn die Geltendmachung des Prioritätsrechtes unterlassen worden wäre.

Leider hat auch diese Linie namhaft mehr gekostet, als ursprünglich veranschlagt war. Ein Theil der Mehrkosten fällt zu Lasten einer Tracé-Aenderung, indem aus mehrfachen Gründen für zweckmäßig erachtet wurde, die Linie über Bülach und Seglingen (Eglisau) zu ziehen, anstatt sie direkte

über die Kreuzstraße und Glattfelden zu führen. Ein anderer Theil der Mehrkosten wurde aber durch die kostspielige Art der Bauausführung veranlaßt, da insbesondere mit Bezug auf die Ausdehnung der Bahnhöfe und Stationen des Guten allzuviel gethan worden ist.

4) Niederglatt-Baden.

Diese Linie, welche im Laufe dieses Sommers dem Betrieb übergeben wird, ist nicht für sich allein, sondern im Zusammenhang mit der Linie Niederglatt-Bülach-Winterthur zu würdigen, mit welcher zusammen sie die kürzeste und mit den wenigsten Betriebsschwierigkeiten behaftete Verbindung von Baden und der rückliegenden Schweiz nach Winterthur und weiter bildet. Die Nordostbahngesellschaft wurde zum Bau der Verbindungsstrecke Niederglatt-Baden aus dem Grunde gezwungen, weil die Nationalbahn durch den Bau einer Linie von Winterthur über Effretikon, Basserstorf-Buchs nach Baden resp. Aarau und Zofingen der Linie von Winterthur über Zürich nach Baden eine Konkurrenzlinie an die Seite setzte, mit welcher letztere Linie den Kampf unmöglich bestehen könnte, es wäre denn, daß man für den Güterverkehr, welcher in dieser Richtung viel wichtiger als der Personenverkehr ist, auf irgend welchen Nutzen auf den Gütertransporten verzichten wollte. Die Linie von Winterthur über Zürich nach Baden ist nämlich nicht nur circa 6 Kilometer länger als die Nationalbahnstrecke Winterthur-Baden, sondern sie steht auch in materiell ungünstigeren Betriebsverhältnissen, zumal da allein schon die großen Bahnhofspesen in Zürich einen sehr namhaften Theil des Gütertaxertrages aufzehren. Ueberdieß war auch der Fall in Betracht zu ziehen, daß früher oder später die Konkurrenz der schweiz. Eisenbahnen im Güterverkehr, sei es von Gesetzeswegen, sei es durch freiwillige Vereinbarung unter den Bahnverwaltungen, auf Grund des Prinzipes der kürzesten Linie ihre Regelung finden werde, in welchem Fall der ganze große Güterverkehr von Winterthur und dem Osten nach der Mittel- und Westschweiz und vice versa der Nordostbahn, wenn sie sich einzig im Besitze der Linie von Zürich befände, auf der Strecke Winterthur-Baden resp. Aarau verloren ginge. Durch den Bau der Verbindungslinie Niederglatt-Baden ist nun aber dieser Gefahr gründlich begegnet. Auch wird der Nettogewinn auf den Gütertransporten, welche die Linie Niederglatt-Baden passiren, ungeachtet der erheblich geringern Brutto-Taxen, dennoch größer sein, als auf den bisherigen Taxen via Zürich, da dabei die theuern Bahnhofspesen in Zürich erspart werden und die Güter in der Regel mit den gewöhnlichen regelmäßigen Zügen weiter

befördert werden können, während sie via Zürich immer mit besonderen Zügen befördert werden müssen. Für den Bahnhofdienst in Zürich wird aus dem Betrieb der Linie Niederglatt-Baden eine außerordentliche Erleichterung resultiren, welche in einer daherigen Verminderung der Spesen ihren wohlthätigen Ausdruck finden wird.

Die große eisenbahnpolitische Bedeutung der Verbindungslinie Niederglatt-Baden wird später noch mehr zu Tage treten, wenn einmal auch die Linie von Bülach nach Schaffhausen hergestellt sein wird, indem alsdann die Linie von Schaffhausen über die Nordostbahn (Bülach-Niederglatt-Baden) nach Turgi nicht länger sein wird als die Linie über Waldshut nach Turgi. Durch den Bau der verhältnißmäßig kein sehr großes Kapital erfordernden Verbindungslinie Niederglatt-Baden hat die Nordostbahngesellschaft ein sehr wirksames Mittel geschaffen zur Behauptung ihrer präponderirenden Stellung im ostschweizerischen Eisenbahnsystem.

5) Linksufrige Zürichseebahn (Zürich-Näfels) nebst Abzweigung von Thalweil nach Zug.

Wie Ihnen bekannt, steht die Hauptlinie schon seit einiger Zeit im Betriebe, während die Zweiglinie von Thalweil nach Zug vertragsgemäß erst ein Jahr nach Eröffnung der Gotthardbahn zu vollenden ist. Die Verpflichtung zum Bau dieser Linien wurde im Jahr 1872 gegenüber dem „Zentralkomite für die Begründung einer linksseitigen Zürichseebahn" übernommen, welches die betreffenden Konzessionen erworben hatte und damals wegen der Bauausführung mit dem bekannten W. Napier in dem definitiven Abschluß ganz nahe gebrachten Vertragsverhandlungen gestanden war. Die Linien schienen eine zweckmäßige und wünschenswerthe Ergänzung des Nordostbahnnetzes zu bilden. Die Dichtigkeit der Bevölkerung, der Wohlstand und die mannigfaltige rege Gewerbsthätigkeit der Gegenden, zu deren Bedienung speziell die Linie von Zürich nach Näfels bestimmt war, sind Elemente, welche mit Recht eine mehr als gewöhnliche Frequenz erwarten ließen. Dazu kamen die für den Bahnbau sehr günstigen Terrainverhältnisse, welche zu der Annahme berechtigten, daß die Baukosten unter dem allgemeinen Kostendurchschnitt der Nordostbahn bleiben werden, wenn schon man sich auf sehr hohe Expropriationsentschädigungen gefaßt machte. Ueberdieß verpflichteten sich die betheiligten Landesgegenden, an die von dem Ingenieur des genannten Zentralkomite's auf 21 Mill. devisirten Baukosten der Hauptlinie und ihrer Abzweigung ein 10jähriges Subventionsdarleihen von 7 Millionen zu einem durchschnittlichen Zins von 3¼ %

zu machen. Die Linie Thalweil-Zug betreffend, so wurden dieselbe lediglich im Hinblick auf die Gotthardbahn, nach welcher sie die kürzeste Verbindung für Zürich und den Osten bildet, projektirt und übernommen. Sie wird nicht unerheblich kürzer, als die gegenwärtige Linie von Zürich durch das Knonaueramt nach Zug, welche, bloß einspurig, ziemlich ungünstige Steigungsverhältnisse besitzt und jedenfalls für die spätere Aufnahme des Gotthardverkehres sich als unzureichend erweisen würde. Die beiden Linien von Zürich über Affoltern nach Zug und von Zürich über Thalweil nach Zug werden sich später in den Verkehr theilen und sich zu diesem Behufe gegenseitig ergänzen.

Die Verhältnisse waren mithin so beschaffen, daß keine Veranlassung zu der Besorgniß vorzuliegen schien, es werde die in Rede stehende Bauverpflichtung jemals für die Nordostbahn eine Last werden. Leider hat man nun aber mit Bezug auf die Höhe der Bausumme für die Linie Zürich-Näfels die Rechnung ohne den Wirth gemacht. Von den Kostenberechnungen des Ingenieurs des Zentralkomite's gar nicht zu reden, hat sich auch der Kostenvoranschlag des Oberingenieur's der Gesellschaft dermaßen als unzureichend erwiesen, daß sich — wenn das Fahrmaterial zum allgemeinen kilometrischen Durchschnitt angesetzt wird, — eine Kostenüberschreitung von nicht weniger als Fr. 2,300,000 ergibt, die definitive Bahnhofanlage in Horgen noch nicht einmal gerechnet. Ein ganz wesentlicher Antheil an der enormen Kostenüberschreitung, über welche sich der Bericht der Direktion näher verbreitet, fällt zu Lasten der Landerwerbung auf dem Gebiete der Kantons Zürich, deren Höhe aller Vorausberechnung spottete.

Daß unter solchen Umständen der Nettoertrag der Linie im ersten Betriebsjahre nicht sehr reichlich ausfallen konnte, ist leicht erklärlich. Es konnte solches um so weniger der Fall sein, als daneben noch der Mißgriff begangen wurde, die Taxen zu ermäßigen und eine das wirkliche Bedürfniß weit übersteigende Zahl von Fahrten auszuführen, in welch' beiden Richtungen indessen nunmehr bereits Remedur erfolgt ist.

Ungeachtet des unerfreulichen Ergebnisses des ersten Betriebsjahres scheint uns dennoch, daß die Uebernahme der fraglichen Linie im wohlverstandenen Interesse der Unternehmung gelegen habe. Wir sind auch überzeugt, daß die Linie, welche zur Zeit noch einen nicht unerheblichen Zinsenausfall hat, nach einer nicht allzu langen Entwicklungsperiode sich zu einem höchst werthvollen Aktivum der Nordostbahnunternehmung umgestalten werde.

Beide Linien sind als ein Ganzes aufzufassen, da die eine ohne die andere nicht erhältlich gewesen wäre.

6) Rechtsufrige Zürichseebahn.

Von allen Linien, welche unsere Gesellschaft übernommen hat, wird wohl die Linie Zürich-Rappersweil am meisten beanstandet. Es mag allerdings zugegeben werden, daß zur Zeit der Bau derselben als am wenigsten dringlich erscheint, allein es dürfen verschiedene Momente, welche zur Zeit der Uebernahme der Linie von schwerwiegender Bedeutung waren, nachträglich nicht übersehen werden. Die Erstellung der Arlbergbahn, von welcher früher die Rede war, und welche namentlich den großen Güterverkehr aus den produktenreichen Ostländern Europa's für die Schweiz und die westlichen Staaten übernommen hätte, stand damals in naher Aussicht. Diese wichtige Linie müßte sofort für den Gütertransport von Sargans nach Zürich von außerordentlicher Bedeutung werden und man darf als sicher annehmen, daß die linksufrige Zürichseebahn diesen Transport mit Rücksicht auf ihre übrigen Verhältnisse, namentlich auf ihre Beziehungen zur Gotthardbahn, nur mit Schwierigkeiten bewältigt hätte. Die rechtsufrige Linie durfte deshalb mit Fug und Recht als ein zweites Geleise der linksufrigen Bahn betrachtet werden, das von der Nordostbahngesellschaft als eine Zufahrt zu den Hauptlinien betrachtet und demnach nicht andern Eisenbahngesellschaften überlassen werden durfte. Wirklich hatte aber das in den betheiligten Landesgegenden bestehende Initiativkomite zum Bau der betreffenden Bahn bereits mit W. Napier einen Bau- und Finanzvertrag abgeschlossen, welcher nur noch der Genehmigung der betreffenden Gemeinden unterstellt werden mußte. Dieses Komite hatte sich auch mit der Nationalbahn in Verbindung gesetzt, um die Linie von Neumünster nach Winterthur zu führen und damit einen Parallelschienenweg für eine Hauptlinie der Nordostbahn zu schaffen. Die zuständigen Behörden hatten im Fernern bereits mit Beiseitesetzung des früher erworbenen Ausschlußrechtes eine Konzession zur Fortführung der Linie auf dem rechten Limmatufer in der Richtung nach Baden ertheilt. Fielen damals alle diese eisenbahnpolitischen Gründe schwer in die Waagschale, so konnte nebenbei nicht übersehen werden, daß die ganze Landesgegend, namentlich aber die Stadt Zürich, an dem Zustandekommen dieser Linie ein großes Interesse hatte. Durch die früher aufgestellten Bauprojekte wäre die Stadt verunstaltet worden. Die Bahn führt durch eine sehr dicht bevölkerte Gegend, welche mit der Stadt in einem außerordentlich lebhaften Verkehre steht. Selbstverständlich wäre dieser durch die Eisenbahnverbindung noch in ganz erheb-

licher Weise gesteigert worden. So durfte, auch bei den hohen Erstellungskosten, angenommen werden, daß eine Verzinsung des Baukapitals à $2^1/_2$ % eintreten werde. Die betheiligte Landesgegend lieferte nach dem Vertrage ein Subventionskapital von 5,000,000 Fr., ungefähr $^1/_3$ des Baukapitals, zum durchschnittlichen Zinsfuße von $2^1/_2$ % während der ersten 15 Jahre. Nach bisherigen Erfahrungen durfte man erwarten, daß mit Ablauf dieser Zeit der Verkehr eine Ausdehnung erhalten hätte, durch welche die Uebernahme dieser Linie vollständig gerecht fertigt worden wäre. Auch eine theilweise Einbuße wäre um so erträglicher gewesen, als von den andern Linien nicht so bedeutende Opfer in Aussicht standen.

7) Bülach-Schaffhausen.

Wir dürfen hier nicht unerwähnt lassen, daß die Direktion über die von der Generalversammlung unterm 28. September 1872 ertheilten Befugnisse betreffend Bau der Linie Bülach-Schaffhausen hinausgegangen ist, indem sie zu Modifikationen der damals vorliegenden Konzession nur unter Zustimmung des Verwaltungsrathes Hand bieten durfte und dann später für die Bahngesellschaft erschwerende Modifikationen angenommen hat, ohne daß der Verwaltungsrath begrüßt worden wäre. Es soll diese Thatsache hier nur deßhalb angeführt werden, um wiederum darauf aufmerksam zu machen, wie die Direktion die ihr durch die Statuten eingeräumte prädominirende Stellung nicht bloß festgehalten, sondern sogar zu erweitern versucht hat.

Für die Uebernahme dieser Linie lagen schwer wiegende Gründe vor. In erster Linie muß dieselbe als eine wichtige Zufahrtsstraße zum Gotthard betrachtet werden und sie bildet in Verbindung mit Thalweil-Zug die kürzeste Zufahrtslinie für Würtemberg, Mittel- und Norddeutschland. Hiebei ist es selbstverständlich, daß die Vortheile erst mit Vollendung der Gotthardbahn eintreten können. Diese Linie ist allerdings eine Konkurrenzlinie zur Strecke Schaffhausen-Winterthur, indem sie den Verkehr auf eine kürzere Linie hinleitet. Hiebei darf aber nicht übersehen werden, daß mit derselben der Verkehr auf die sonst sehr verkehrsarme Linie Eglisau-Bülach-Zürich übertragen und die ohnedieß schon stark belastete Strecke Winterthur-Zürich entlastet wird. Bei der Wichtigkeit dieser Zufahrtsstraße zum Gotthard wäre diese Linie wohl von anderer Seite aus gebaut worden, wenn nicht rechtzeitig unsere Gesellschaft die Bereitwilligkeit zur Uebernahme erklärt hätte. Sodann darf nicht außer Acht gelassen werden, daß das Theilstück Eglisau-Schaff-

hausen das letzte Verbindungsstück der linksufrigen Rheinlinie von Schaffhausen nach Basel bildet und daß mit dieser Bahnstrecke in Verbindung mit Niederglatt-Baden die kürzeste Linie von Schaffhausen und den hinterliegenden deutschen Bahnen nach Baden und der Westschweiz hergestellt wird.

8) Dielsdorf-Niederweningen.

Diese Linie bildet den Theil einer Linie vom obern Glattthal nach dem Rhein und dient gleichzeitig dem Lokalverkehr der durch sie berührten wohlhabenden Gegend unter sich und mit Zürich, Winterthur und dem übrigen Kanton. Der auf die Nordostbahn fallende Betrag der Baukosten im Umfange von circa 1,000,000 Fr. konnte bei den damaligen Finanzverhältnissen nicht als ein erheblicher betrachtet werden. Von wesentlicher Bedeutung war aber der Umstand, daß die Gesellschaft das für die Bedienung der Linie Niederglatt-Dielsdorf nothwendige Material und Personal hier in einer Art und Weise wird verwenden können, wie dies bis anhin nicht der Fall ist. Die in der Gegend vorfindlichen Gypslager und Steinbrüche versprechen auch für den Gütertransport eine ansehnliche Alimentation.

9) Betheiligung bei Lokalbahnen.

Durch Schlußnahmen der Generalversammlung vom 28. Sept. 1872 und 28. Juni 1873 erhielt die Direktion die Ermächtigung, sich Namens der Gesellschaft bei den Eisenbahnunternehmungen Effretikon-Wetzikon-Hinweil, Nordostbahn-Bischofszell-Goßau und Schaffhausen-Etzweilen mit Subventionen zu betheiligen und den Betrieb dieser Bahnen zu übernehmen. Als Prinzip wurde in letzterer Beziehung festgesetzt, daß die Gesellschaft lediglich für ihre daherigen Kosten Ersatz finden soll. Diese Linien haben alle nur die Bedeutung von Lokalbahnen und es wurden deßhalb nur mäßige Subventionen auf dieselben verwendet. Die Gegenden, deren Verkehr sie besorgen sollen, können als gewerbreiche bezeichnet werden und man darf deshalb für die Stammlinie die Zufuhr einer vermehrten Frequenz erwarten. Im Weitern stellte man sich gerade bei diesen Linien auf den früher erörterten Standpunkt, daß sich die Nordostbahngesellschaft nicht allein durch finanzielle Gründe und durch ihre eigenen Zwecke im eigentlichen Sinne des Wortes bei ihren Entschließungen leiten lassen dürfe, sondern daß die Mitwirkung bei Lösung volkswirthschaftlicher Aufgaben auf dem Gebiete des Verkehrswesens, selbst wenn solche außerhalb jenes engern Kreises sind, ebenfalls in ihrer Stellung liege. Bei der Linie Effretikon-Hinweil fiel

noch im Weitern in Betracht, daß eine konkurrirende Unternehmung vorhanden war, welche sowohl der Landesgegend als der Nordostbahn nicht in ebenso guter Weise gedient hätte.

Wir haben mit obigen Auseinandersetzungen dargethan, daß alle übernommenen Linien ihre Existenzberechtigung besitzen. Man muß sich bei einer gerechten Würdigung der Eisenbahnpolitik der Gesellschaft in jene Jahre zurückversetzen, in welchen die Bauverpflichtungen übernommen wurden; man wird alsdann nicht auf einzelne Männer die Verantwortlichkeit für Fehler und Mängel der damaligen von allen Kantons- und Bundesbehörden gebilligten und unterstützten Eisenbahnpolitik wälzen können. Die Fatalität für unser Unternehmen liegt wesentlich darin, daß für die Ausführung dieser Bauten eine all zu kurze Zeit von nur einigen Jahren in Aussicht genommen werden mußte. Allein gerade dieser Punkt konnte nicht von den Gesellschaftsbehörden nach freiem Ermessen geregelt werden; hierin stand die Gesellschaft unter der Macht zwingender Verhältnisse. Diese zu kurze Zeit für die Ausführung ist denn in der That für das Unternehmen verhängnißvoll geworden. Die Verpflichtungen zur Ausführung rückten heran, bevor die Gesellschaft auch die finanziellen Mittel in einer ihr zuträglichen Weise beschafft hatte. Dazu kam, daß die Beschaffung dieser Mittel in die denkbar ungünstigste Zeit fiel, indem auf die Periode des Aufschwunges des Verkehrs der Jahre 1871—73 plötzlich die Periode der Stockung und des Mißtrauens der Kreditwelt folgte.

Hier müssen wir noch weitere Verhältnisse berühren, welche für die Gesellschaft von großer Bedeutung sind und bei der Beurtheilung dieser Bauübernahme wohl beachtet werden müssen. Die Kostenvoranschläge der neuen Bauten sind, wie wir früher anführten, in ganz unverhältnißmäßiger Weise überschritten worden. Auch der Kostenaufwand für den Ausbau des alten Netzes nahm einen Umfang an, den Niemand geahnt hatte. Schon im Eingange unseres Berichtes haben wir nachgewiesen, daß der Verwaltungsrath nach seiner in den Statuten vorgezeichneten Stellung, nicht in der Lage war, bei der Ausführung dieser Bauten mitzuwirken. Diese Baukostenüberschreitungen mußten für die Gesellschaft verhängnißvoll werden: einmal hatte man bei allen Rentabilitätsberechnungen weit geringere Bauauslagen zur Grundlage genommen und in Folge dessen die Uebernahme einzelner Linien unter Bedingungen empfohlen, die uns unter veränderten Verhältnissen als drückend erscheinen; sodann aber wurde in ganz kurzer Zeit die Beschaffung eines weit größeren Kapitals nothwendig, als man bei

der Beschlussesfassung in der Generalversammlung annehmen konnte und mußte.

Leider haben auch die Betriebsausgaben der letzten 5 Jahre beständig zugenommen. Wir werden in der folgenden Abtheilung des Berichtes diesen Umstand noch besonders besprechen müssen. Diese Steigerung war nur in geringem Maße in der Natur der Sache begründet. Auch diese Mehrausgaben konnten in den Jahren 1872 und 73, als die Bauverpflichtungen übernommen und die Rentabilitätsrechnungen aufgestellt werden mußten, nicht in Betracht gezogen werden. In allen diesen besonderen Verhältnissen dürfte wohl eine Rechtfertigung für die damals abgegebene Empfehlung für die Uebernahme neuer Linien liegen.

B. Betriebswesen.

Die von dem Verwaltungsrathe aufgestellte Kommission hat sich namentlich auch mit den Betriebsverhältnissen befaßt und einen besonderen Bericht über dieselben d. d. 19. Februar vorgelegt. Derselbe ist unserer Berichterstattung als Beilage I beigegeben. Wir beschränken uns hier auf die Hervorhebung der Hauptresultate.

In den letzten 5 Jahren trat ein auffallendes Mißverhältniß zwischen den Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben zu Tage, welches auf eine stetige und in starker Progression fortschreitende Erhöhung der Ausgaben zurückzuführen ist. Wäre im Jahre 1876 der durchschnittliche Betriebskostensatz vom Jahre 1871, nämlich Fr. 2. 52 pro Lokomotivkilometer, festgehalten worden, so würde gegenüber der wirklichen Ausgabe eine Ersparniß von Fr. 1,671,145 eingetreten sein. Die Zunahme der Ausgaben steht außer allem Verhältniß sowohl zu der stattgefundenen Mehrleistung an Zugskilometern als auch zu der eingetretenen Verkehrsvermehrung und der mittlerweile erfolgten Verlängerung des Betriebsnetzes. Allerdings findet sich auch bei andern Bahnen in den Jahren nach dem deutsch-französischen Krieg eine ungewöhnliche Steigerung der Betriebskosten, aber die meisten derselben waren seit geraumer Zeit bestrebt, die Betriebskosten wieder auf das frühere Niveau herabzubringen. Sie können dem Kommissionalberichte entnehmen, in welchen Beziehungen vorzugsweise zu große Ausgaben gemacht wurden.

Die Direktion war bestrebt, es in allen Dingen dem etwas verwöhnten Publikum möglichst gerecht zu machen. Man ging in Quantität und Qualität der Leistungen über das Nothwendige hinaus, uneingedenk, daß

mit der Inbetriebsetzung der neuen Linien sich ohnedieß ein ungünstigeres Ertragsverhältniß herausstellen müsse. Daneben wollen wir gerne anerkennen, daß die Direktion für die Regelmäßigkeit und Sicherheit des Dienstes, für den gehörigen Zustand der Bahn und ihrer Zubehörde in trefflicher Weise gesorgt hat.

In dem als Beilage beigegebenen Bericht der Kommission wird namentlich auch auf die über das wirkliche Bedürfniß hinausgehende Vermehrung des Fahrmaterials hingewiesen. Hier spielt die Verzinsung der Anschaffungskosten eine sehr große Rolle. Ende 1872 hatten sich die Anschaffungskosten für Lokomotiven und Wagen im Ganzen auf Fr. 10,615,783 = 35,500 pro Bahnkilometer belaufen. In den Jahren 1873—1876 resp. 1877 kommen für neue Anschaffungen Fr. 13,188,635 zur Verrechnung, so daß sich für den Bahnkilometer ein Betreffniß von Fr. 46,043 ergibt. Die Summen, welche direkte und indirekte für solche Neuanschaffungen, für die kein hinreichendes Bedürfniß vorhanden war, verausgabt wurden, betragen in runder Summe 6,000,000 Fr.. Selbstverständlich hat diese übermäßige Vermehrung des Rollmaterials einen nicht geringen Antheil an der Vermehrung der Betriebsausgaben. Dieses Verhältniß wird so lange nicht .besser werden, als nicht ein richtigeres Verhältniß zwischen Verkehr und Rollmaterial hergestellt sein wird. Folgende Vergleichung der Leistungen des Rollmaterials während der letzten 10 Jahre zeigt am besten, wie wenig in den letzten Jahren, bei den Anschaffungen das wirkliche Bedürfniß im Auge behalten wurde, da die durchschnittlichen Leistungen sich gegen früher ganz erheblich vermindert haben.

Durchschnittlicher jährlicher Lauf

	einer Fahrdienstlokomotive Kilometer	einer Personenwagenachse Kilometer	einer Güterwagenachse Kilometer
1867	32,429	21,508	16,646
1868	32,249	22,613	15,550
1869	29,072	21,019	16,705
1870	28,381	21,008	16,360
1871	31,346	26,197	15,015
1872	31,507	26,692	13,037
1873	32,047	28,817	12,736
1874	29,308	29,763	10,419
1875	28,988	27,162	10,351
1876	30,596	26,289	11,095

Die Leistungen der Personenwagen sind scheinbar größer als in früheren Jahren, allein hier dürfen zwei wesentliche Punkte nicht außer Acht gelassen werden. Einmal fassen die von der Direktion angeschafften Wagen neuern Systems weit weniger Personen als die Wagen früherer Konstruktion, so daß zur Beförderung der gleichen Personenzahl eine größere Anzahl von Wagen nothwendig war; sodann stattete man — allerdings zur Bequemlichkeit des fahrenden Publikums — die Züge mit einer solchen Anzahl von Personenwagen aus, daß man gegenüber anderen Bahngesellschaften geradezu von einer luxuriösen Verwendung des Rollmaterials sprechen darf.

Die Leistungen des Fahrmaterials, insbesondere der Güterwagen, stehen weit unter dem normalen Durchschnitt anderer gleichartiger Bahnen.

In dem erwähnten Kommissionalberichte wird auch der mit der Zentralbahn unterm 4. April 1874 abgeschlossene Vertrag betreffend den Betrieb der Aargauischen Gemeinschaftsbahnen als ein Moment bezeichnet, welches auf das Netto-Ergebniß der Betriebsrechnung ungünstig einwirke. Wir verweisen auf die dort gegebenen einläßlichen Ausführungen. Bei der Besprechung dieser Angelegenheit nimmt die von einer Aktionär-Versammlung gewählte Kommission in ihrem Berichte Veranlassung, die Betriebsverträge über die Bahnlinien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg auf die gleiche Linie zu stellen. Es wird dort die Behauptung aufgestellt, daß diese Linien dem Bahnnetz von 1868—75 eine Einbuße von mindestens $2^1/_3$ Millionen Franken gebracht haben. Es ist in der That schwer zu begreifen, wie diese Verträge in Vergleichung gezogen werden, da zwischen denselben kaum eine entfernte Verwandtschaft besteht.

Die Betriebsbestimmungen für die Linien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg bilden einen Bestandtheil des Hauptvertrages über den Bau und die Betheiligung bei diesen Unternehmungen. Um das Zustandekommen dieser Linien zu erleichtern, wollte man möglichst billige Betriebsbestimmungen aufstellen, die übrigens zur Zeit der Festsetzung vollständig genügend waren. Damals betrugen die Betriebskosten der Nordostbahn per Lokomotivkilometer Fr. 2. 44 gegen Fr. 3. 35 im Jahre 1875. Hätte man in jener Zeit Ansätze feststellen wollen, welche für diese übermächtig hohen Kosten der letzten Jahre ein Aequivalent geboten hätten, so wären diese Forderungen wohl mit Recht als ungebührliche bezeichnet und zurückgewiesen worden. Der Vertrag betreffend den Betrieb der Bötzbergbahn ist ein für sich bestehender selbstständiger Vertrag. Der Direktion mußten zur Zeit des Abschlusses die eigenen Betriebsauslagen bekannt sein, und es lagen nach keiner Richtung hin Gründe vor, die Betriebskosten so billig als möglich anzusetzen.

Bei der Zürich-Zug-Luzernbahn und der Bülach-Regensberger-Linie wurden bekanntlich Auskaufsrechte für die Nordostbahn stipulirt, welche bei der Bötzbergbahn vollständig fehlen. Auch dieses Verhältniß mußte beim Abschluß der Betriebsverträge berücksichtigt werden. Dies gilt namentlich für die Linie Zürich-Zug-Luzern, da beim Auskaufe den Obligationsinhabern früher erlittene Zinsverluste bis auf $4^1/_2$ % zu vergüten waren. Ein allfälliger Verlust der Nordostbahn auf dem Betrieb hätte somit lediglich einen höhern Reinertrag für die Obligationäre zur Folge gehabt, so daß die nachträgliche Zinsvergütung um so geringer geworden wäre. Damit wäre der Betriebsverlust für die Nordostbahn materiell lediglich einer antizipirten Zinsvergütung gleichgekommen, während sich ein solches bei der Bötzbergbahn als ein einer Spekulationsgesellschaft gemachtes Geschenk qualifizirt.

Wenn im Weitern die Aktionärkommission die Betriebskosten der Bülach-Regensbergerbahn ebenso hoch ansetzt wie diejenigen der andern Nordostbahnlinien und sie gar mit denjenigen der Bötzbergbahn vergleicht, so befindet sie sich in einem großen Irrthum. Die Bülach-Regensbergbahn ist in allen Theilen eine Sekundärbahn, deren Betrieb in allen Richtungen (Lokomotive, Personal, Unterhaltungskosten ꝛc.) weit wohlfeiler ist und namentlich demjenigen der Bötzbergbahn nicht gleichgestellt werden kann.

Die Kommission beziffert den Verlust auf beiden Linien auf $2^1/_3$ Millionen Franken für die letzten 8 Jahre. Nach obigen Auseinandersetzungen ist ein solcher Verlust nicht eingetreten, da derselbe bei der Zürich-Zug-Luzernbahn nur als eine Anticipando-Vergütung betrachtet werden müßte und bei Berechnung der Betriebskosten die Individualität der beiden Linien wohl beachtet werden muß. Endlich ist nicht zu übersehen, daß von diesem angeblichen Verluste von $2^1/_3$ Millionen nach dem Berichte der Aktionärkommission nicht weniger als $1^2/_3$ Millionen auf die letzten fünf Jahre und mehr als eine halbe Million auf das Jahr 1875 fallen. Wir haben aber gerade die exorbitanten Betriebskosten der letzten fünf Jahre scharf getadelt und betonen noch einmal, daß nach der jetzigen Organisation der Gesellschaft der Verwaltungsrath nicht in der Lage war, in dieser Richtung Direktionen zu ertheilen und Beschlüsse zu fassen.

C. Finanzwesen.

Nachfolgende Tabelle gibt das Verhältniß zwischen dem Aktienkapital und der Obligationenschuld während der letzten 10 Jahre.

Jahr	Aktienkapital	Gesammtschuld	Verhältniß d. Aktienkapitals zur Schuld in Prozenten	Zinserforderniß f. d. Schuld	Reinertrag nach Verzinsung der Schuld
	Fr.	Fr.	%	Fr.	Fr.
1867	28,708,000	37,922,400	75,67	1,433,159	2,135,945
1868	28,708,000	38,100,000	75,85	1,732,382	2,374,698
1869	28,708,000	43,003,700	66,76	1,792,402	2,200,462
1870	28,708,000	44,100,000	65,10	1,902,478	1,867,540
1871	28,708,000	53,705,800	53,46	2,045,441	3,151,168
1872	28,708,000	57,815,000	49,64	2,270,441	2,232,869
1873	31,031,000	62,878,748	49,35	2,517,941	2,448,447
1874	33,354,000	85,604,908	38,96	3,140,441	2,552,890
1875	39,000,000	106,166,935	36,73	3,842,154	2,887,527
1876	50,000,000	121,975,020	40,91	4,695,003	1,252,500

Aus demselben ergibt sich, daß bis zum Schlusse des Jahres 1873 dieses Verhältniß ein vollständig normales war, indem das Aktienkapital damals noch 49,35 % der Obligationenschuld betrug, somit beinahe die Hälfte. Auch die Kommission der Aktionäre hält dieses Verhältniß noch für ein zulässiges. Vom Jahre 1874 an wird dieses Verhältniß in raschem Laufe ein anderes.. Die Bauverpflichtungen verlangten stetsfort größere Summen und wir müssen es allerdings als einen Fehler bezeichnen, daß die Direktion nicht zu jener Zeit auf die in den Statuten vorgesehene Ergänzung des Aktienkapitals Bedacht nahm. An Mahnungen des Verwaltungsrathes hat es wahrlich nicht gefehlt. Allein auch in dieser Beziehung steht dem Verwaltungsrathe nach dem Gesellschaftsorganismus keine Initiative zu. Ohne uns zu befragen, kontrahirte die Direktion eine schwebende Schuld bis über den Betrag von 13 Millionen Franken, während die Statuten derselben nur die Vollmacht zu Anleihen bis auf 2 Millionen ertheilen. Die Anleihen auf Obligi mit kurzer Frist und das sog. Anleihen Dreifuß sind ohne unsere Zustimmung kontrahirt worden. So konnte erst Mitte 1876, als der sogenannte Pariser Vertrag in die Brüche ging und der Verwaltungsrath genauere Mittheilungen über die finanzielle Situation erhielt, die Ergänzung des Aktienkapitals vorgenommen werden, die ein bis zwei Jahre früher unter weit günstigeren Verhältnissen bewerkstelligt worden wäre. Auch nach dem günstigen Erfolge der Prioritätenemission hätte nach unserm Dafürhalten die Direktion mehr Energie entwickeln können, um die Anleihensoperationen zum Abschlusse zu bringen.

D. Verwaltungsorganismus.

In der Einleitung zu unserer Berichterstattung haben wir bereits die Stellung des Verwaltungsrathes zur Direktion, wie diese durch die Statuten normirt ist, näher erörtert. Wir verweisen hier auf jene Ausführung und heben nur hervor, daß der Verwaltungsrath in den meisten Beziehungen ein nur ungenügendes Aufsichtsrecht gegenüber der Direktion besaß, daß überhaupt zwischen den beiden Behörden zu wenig Fühlung bestand und das bedeutsame Recht einer wirksamen Initiative einzig in die Hand der Direktion gelegt war. Auch die Rechte der Generalversammlung waren sehr beschränkt. Wir wollen indeß hier die Mängel der Organisation keiner weitern Auseinandersetzung unterbreiten, da wir bei der Motivirung des vorgelegten Statutenentwurfes auf diesen Punkt zu sprechen kommen werden.

II.

Rekonstruktion der Unternehmung.

A. Reduktion der Bauverpflichtungen, beziehungsweise Hinausschiebung ihrer Erfüllung.

Die Bauverpflichtungen der Nordostbahn, welche seit dem Jahre 1870 eingegangen, noch nicht oder nur theilweise erfüllt worden sind, wurden — in chronologischer Reihenfolge — durch folgende Beschlüsse der Generalversammlung übernommen:

			rund Kilom.						
1.	Bötzbergbahn	57/2	29	lt.	Beschluß	v.	30.	April	1870
2.	Winterthur-Koblenz		48	„	„	„	29.	„	1871
3.	Aargauische Südbahn	66/2	33	„	„	„	9.	„	1872
4.	Koblenz-Stein	26/2	13	„	„	„	9.	„	„
5.	Wohlen-Bremgarten	8/2	4	„	„	„	28.	Sept.	„
6.	Linksufrige Zürichseebahn		68	„	„	„	„	„	„
7.	Thalweil-Zug		18	„	„	„	„	„	„
8.	Baden- (Wettingen-) Niederglatt		19	„	„	„	„	„	„

9.	Bülach- (Eglisau-) Schaffhausen	26	Vertrag vom 28. Sept. 1872
10.	Dielsdorf-Niederweningen	8	lt. Beschluß der Generalversammlung vom 28. Sept. 1872
11.	Rechtsufrige Zürichseebahn	33	Vertrag „ 2. Oktbr. 1873
12.	Glarus-Linthal	16	„ „ „ „
	Ferner kommen in Betracht:		
13.	Effretikon-Hinweil	23/2 12	lt. Beschluß der Generalversammlung vom 28. Sept. 1872 / 29. Mai 1873
14.	Etzweilen-Schaffhausen	15/2 7	lt. Beschluß v. 28. Juni „

Der Verwaltungsrath mußte sich überzeugen, daß die Gesellschaft nicht im Besitze der finanziellen Mittel sei, diese Bauverpflichtungen zu erfüllen, und daß sie sich auch nicht in der Lage befinde, sich in den Besitz dieser Mittel zu setzen. Hieraus ergab sich die zwingende Nothwendigkeit, ein Programm aufzustellen, durch welches die Gesellschaft von den Verpflichtungen möglichst entbunden würde. Von einem Verzicht der Ausführung des Baues waren diejenigen Linien auszunehmen, welche in der Ausführung bereits sehr weit vorgeschritten waren und daher ohne größern Schaden nicht ungebaut bleiben konnten, wie die Linie Niederglatt-Baden, sowie diejenigen Linien, für welche die betheiligten Landesgegenden das benöthigte Baukapital ohne Hülfe der Nordostbahn ganz oder theilweise beschaffen wollten, wie dies nach von kompetenter Seite gemachten Aeußerungen bei Glarus-Linthal der Fall war. Für die Ausführung der rechtsufrigen Zürichseebahn wurde eine Vereinbarung vorgeschlagen, welche das Unternehmen bis auf einen gewissen Grad selbstständig gestellt hätte. Für die aargauische Südbahn, Eglisau-Schaffhausen und Thalweil-Zug, welche mit der Gotthardbahn im Zusammenhang stehen, wurden Moratorien bis nach Vollendung und Inbetriebsetzung der Gotthardbahn und überdies eine größere finanzielle Betheiligung der betreffenden Landesgegenden in Aussicht genommen. Die Ausführung der Linien Koblenz-Stein und Dielsdorf-Niederweningen, bei welch' letzterer überdies die Baupflicht bestritten werden kann, wurde nur unter der Bedingung als überhaupt möglich angenommen, daß das ganze benöthigte Baukapital von den interessirten Landestheilen beschafft würde. Hinsichtlich der Linie Etzweilen-Schaffhausen glaubte der Verwaltungsrath, eine Bauverpflichtung nicht anerkennen zu dürfen, da der bezügliche Vertrag in seiner letzten Gestaltung von ihm noch nicht genehmigt war.

Zum Zwecke der Durchführung dieses Programmes schien es nun, abgesehen von den sofort mit den betheiligten Behörden und Komité's eingeleiteten Unterhandlungen, vor Allem aus wünschenswerth und nöthig, den hohen Bundesrath, mit welchem ohnehin noch Korrespondenzen betreffend Leistung des Finanzausweises für verschiedene Linien im Gange waren, um seine Vermittlung anzugehen. Hinsichtlich der aargauischen Südbahn und Koblenz-Stein mußten vorgängig zunächst mit der Mitkonzessionärin, der Centralbahn, Unterhandlungen gepflogen werden, welche übrigens bald zu der gewünschten nöthigen Verständigung führten. Durch Zuschrift vom 2. März 1877 wurde demgemäß dem hohen Bundesrath in detaillirter Darlegung der Verhältnisse Kenntniß von der gegenwärtigen Situation der Nordostbahn gegeben und gleichzeitig dargethan, daß die noch mangelnden Finanzausweise nicht mehr geleistet werden können. Mit dem Ansuchen um Dazwischenkunft des Bundesrathes behufs Anbahnung von Verständigungen glaubte der Verwaltungsrath denjenigen Weg zu betreten, welcher schon durch die dem Bunde im Eisenbahnwesen angewiesene Stellung vorgezeichnet ist. Da die Nordostbahngesellschaft rücksichtlich ihrer neuen schon im Bau stehenden oder noch in Bau zu setzenden Linien den Bestimmungen der Bundesgesetze und Konzessionen nicht mehr zu genügen im Stande ist, so fallen unzweifelhaft die Schlußnahmen, welche hieraus erwachsen, in den Wirkungskreis der Bundesbehörden und die Nordostbahngesellschaft würde wohl ungebührlich in den letzteren eingreifen, wenn sie trachten wollte, darüber von sich aus mit den Kantonalbehörden und Komité's Vereinbarungen herbeizuführen und die Bundesbehörden erst hernach um deren Gutheißung anzugehen. Es dürfte ein solches Verfahren den letztern um so weniger zusagen, als auch internationale Verhältnisse mit in Erörterung fallen.

Aber auch hievon abgesehen, drängten schon die schweren Konsequenzen, welche ein Zusammenbrechen der schweiz. Nordostbahngesellschaft für die Wohlfahrt des Landes nach sich ziehen müßte, zu einem Gesuche um Intervention der Bundesbehörden. Diese Konsequenzen liegen nahe genug. Es genügt, andeutungsweise hinzuweisen auf die Verminderung der Leistungsfähigkeit eines bedeutenden Theiles der schweizerischen Bahnlinien, welche jenes Zusammenbrechen im unvermeidlichen Gefolge hätte, auf die Bedeutung, welche der Fortbestand der Nordostbahn für die Ausführung der Gotthardbahn hat, auf die Wichtigkeit ihrer finanziellen Konsolidation für den fernern Ausbau des ostschweizerischen Eisenbahnnetzes, auf die enorme Summe schweizerischer Kapitalien, welche in der Nordostbahn engagirt sind und auf die eingreifenden Rückwirkungen, welche ein bleibendes Nothleiden

und der theilweise gänzliche Verlust dieser Kapitalien auf den gesammten Nationalwohlstand ausüben müßte. Das alles sind Verhältnisse, welche im höchsten Grade die Beachtung der Bundesbehörden auf sich zu ziehen geeignet sind, so daß letztere schon in ihrer verfassungsmäßigen Aufgabe, „die gemeinsame Wohlfahrt des Landes zu fördern“, die volle Legitimation finden dürften, durch ihre Dazwischenkunft den Weg zu bahnen, auf welchem sich eine befriedigende Lösung der vorliegenden Schwierigkeiten finden läßt und schweres Unheil vom Lande abgewendet werden kann.

Von dieser Ansicht gingen auch verschiedene kantonale Regierungen, so diejenigen von Aargau, Schaffhausen und Thurgau sowie betheiligte Eisenbahnkomite's in den betreffenden Landesgegenden aus, indem auch diese die Intervention des Bundesrathes anriefen.

Der hohe Bundesrath hat sich denn auch in der That veranlaßt gesehen, in Uebereinstimmung mit diesen Anschauungen seine Vermittlung als sogenannte „bons offices“ (immerhin ohne Uebernahme von Verbindlichkeiten) für das Zustandekommen einer Einigung unter den Interessenten zuzusagen und er hat Herrn Bundesrath Anderwert mit dieser Mission betraut.

Auf Veranlassung und unter dem Vorsitz desselben fanden nun vom 3.—5. Mai Konferenzen von Vertretern der betheiligten Kantonsregierungen, Landesgegenden und Komite's, sowie der Nordostbahngesellschaft statt.

I. Bei diesen Konferenzen war die Regierung von Glarus, mit welcher eine direkte Verständigung betreffend die Linie Glarus-Linthal in naher Aussicht stand, nicht vertreten. Wirklich kam mit derselben unter 2. Juni ein Vertrag zu Stande, den wir Ihrer Genehmigung unterstellen (Beilage III).

Freilich zeigten sich im Laufe der Verhandlungen nicht unerhebliche Schwierigkeiten. Wenn auch die Vertreter von Glarus bereit waren, über das zugesicherte Subventionsdarleihen hinaus, welches theilweise bereits als Obligationenschuld der Nordostbahn einbezahlt war, noch das weiter erforderliche Kapital zur Verfügung zu stellen, so verlangten dieselben hiewieder Garantien und Vergünstigungen, welche schon mit Rücksicht auf die übrigen Verpflichtungen nicht bewilligt werden konnten. Bei der im Bau begriffenen Linie standen im Fernern größere Auslagen, namentlich für Expropriationen bevor; da eine Verständigung immer zweifelhafter wurde, schien es uns geboten zu sein, die Bauten auf der ganzen Linie einzustellen. Auf der andern Seite machte Glarus das Rückforderungsrecht der am 1. Mai fälligen 1 Million Fr. des als Obligo einbezahlten Subventions-Darleihens geltend. Nachdem man die Zusicherung erhalten hatte, daß

nach Rückzahlung dieser Summe eher ein für die Nordostbahn konvenabler Vertrag zu Stande kommen dürfte, und daß in diesem Falle diese Million nach dem Fortgange der Bauten wieder zurückbezahlt werde, nahm man keinen Anstand, die Forderung zu honoriren.

Der bald nachher abgeschlossene Vertrag steht auf einer besondern, von den übrigen Vereinbarungen wesentlich verschiedenen Grundlage. Derselbe ist ein Nachtragsvertrag zum Hauptvertrage vom 30. August 1873. Der Kanton Glarus verpflichtet sich, der Nordostbahn das über die Fr. 3,450,000 hinaus benöthigte Kapital zu 4 1/2 % auf 20 Jahre darzuleihen bis auf die Höhe des Maximalbetrages von Fr. 4,200,000 und immerhin unter sichernden Bestimmungen. Es liefert somit Glarus das ganze Baukapital. Das von der Nordostbahn eingelöste Obligo von 1 Million Franken wird von Glarus à fur et à mesure des Fortschrittes der Arbeiten wieder zurückbezahlt. Für den Bau und die Inbetriebsetzung der Linie wird eine Fristverlängerung bis 1. Mai 1879 bewilligt, mit der Verpflichtung, die Bauarbeiten mit 1. September 1877 wieder aufzunehmen und ununterbrochen fortzusetzen. Der ganze Vertrag wird auf das Gelingen der Rekonstruktion der Nordostbahnunternehmung abgestellt. Auch diese Vereinbarung wurde schließlich mit Rücksicht auf die zwischen allen Betheiligten bestehende Solidarität vom Delegirten des h. Bundesrathes geprüft und von den Kontrahenten unter Ratifikationsvorbehalt am 2. Juni unterzeichnet.

II. Bei den oben erwähnten Konferenzen vom 3.—5. Mai waren vertreten die Regierungen von Aargau, Schaffhausen und Thurgau und sämmtliche Lokalkomite's mit Ausnahme derjenigen der aargauischen Südbahn und der Linie Dielsdorf-Niederweningen anwesend, da diese Komite's die Vermittlung des Bundesrathes nicht nachgesucht hatten. In erster Linie handelte es sich um die Hauptfrage: will man die Nordostbahn völlig entlasten, oder ist nur Fristverlängerung zu gewähren, und in beiden Fällen unter welchen nähern Bedingungen? Es läßt sich nicht läugnen, daß die Abschüttelung sämmtlicher Schuldverpflichtungen das gründlichste Mittel zur Rekonstruktion der Unternehmung sein würde, allein es müssen auch die Interessen der betheiligten Landesgegenden, soweit immer die Gesellschaft in der Lage ist, denselben nach den einmal übernommenen Verpflichtungen gerecht zu werden, in Betracht fallen. Soll die Gesellschaft nicht zusammenbrechen, so bleibt nur das Mittel der gegenseitigen Verständigung, der Kompromisse, bei welchen der strengrechtliche Boden verlassen und jede der kontrahirenden Parteien gewisse Zugeständnisse machen muß. So kam es, daß der Verwaltungsrath einerseits zu

solchen Vereinbarungen Hand bieten, anderseits aber sich gegen solche Mitkontrahenten kehren mußte, welche mit dem Verpflichtungsscheine in der Hand, unter gänzlicher Ignorirung der gegenwärtigen Kalamität und ohne Rücksicht auf andere Gleichberechtigte die Gesellschaft zur sofortigen Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten anhalten wollten.

In diesen Konferenzen einigten sich die verschiedenen Vertreter der Gesellschaften, mit Ausnahme derjenigen der rechtsufrigen Zürichseebahn, auf folgende Hauptpunkte:

A. Bezüglich der Aargauischen Südbahn werden die Baufristen so verlängert, daß bis zum 1. April 1880 die Arbeiten an der Strecke Muri-Rothkreuz zu beginnen haben und bis zum 1. November 1881 diese Linie dem Betriebe übergeben werden soll.

B. An den Linien Bülach-Schaffhausen, Koblenz-Stein, Etzweilen-Schaffhausen und Thalweil-Zug können die Bauten bis Ende 1885 eingestellt bleiben und der Bundesrath hat zu entscheiden, ob dannzumal die Nordostbahn-Gesellschaft genügend erstarkt sei, ob sie also und an welchen Linien die Arbeiten wieder aufzunehmen habe. Wenn in der Zwischenzeit ein Bewerber eine Linie auf einen früheren Zeitpunkt zu vollenden übernehmen wollte, so wäre die Nordostbahn gehalten, die betreffende Konzession demselben abzutreten, sofern sie nicht binnen Frist die gleiche Verpflichtung erfüllen zu wollen erklären würde.

Hiebei ist bezüglich der Aargauischen-Südbahn zu bemerken, daß wir, in Uebereinstimmung mit der Centralbahn, den Vorschlag, die Linie in Cham statt in Immensee anschließen zu lassen, z. Z. zurückgezogen haben. Die Fristen für die Linien Brugg-Hendschikon und Rothkreuz-Immensee, welche mit der Inbetriebsetzung der Gotthardbahn im Zusammenhange stehen, werden durch diese Vereinbarungen nicht berührt.

Hinsichtlich der Linie Etzweilen-Schaffhausen wurde in einer Separatverhandlung vom 4. Mai folgendes Uebereinkommen getroffen:

Die Nordostbahn anerkennt die Bauverpflichtung mit Bezug auf die Linie Etzweilen-Schaffhausen im Wesentlichen auf Grundlage des Vertrages von 1873, jedoch unter Festsetzung folgender Modifikationen:

1) Die Kontrahenten behalten sich vor, das in jenem Vertrage auf Fr. 2,250,000 bezifferte Aktienkapital bis auf die Hälfte der Baukosten zu erhöhen. An dem diesfälligen Mehrbetreffniß partizipirt jeder Theil zur Hälfte. Im Falle sich die Parteien nicht verständigen könnten über die Nothwendigkeit der Erhöhung des Aktienkapitals, so hätte der Bundesrath darüber zu entscheiden.

2) Die Aktien werden während der Bauzeit zu 2% verzinst.

3) Die Aktienbetheiligung der Landesgegend ist 10 Jahre nach der Betriebseröffnung in 4% Nordostbahn-Obligationen umzuwandeln.

4) Die Beschaffung des Obligationenkapitals erfolgt auf Rechnung des Unternehmens.

5) Das Transportmaterial wird von der Nordostbahn miethweise gestellt.

6) Allfällige Anstände über Ausführung des Vertrages entscheidet der Bundesrath.

Am 1. Juni versammelte der Delegirte des h. Bundesrathes die Abgeordneten der oben genannten Regierungen und Komite's mit Ausnahme desjenigen der rechtsufrigen Zürichseebahn zu einer weitern Konferenz, an welcher auch Vertreter des Executiv-Komite der Aargauischen Südbahn Theil nahmen. Die letzteren erklärten sich im Wesentlichen mit den angeführten Hauptpunkten einverstanden, verlangten aber besondere Garantien für die Subventionen der Gemeinden. Es wurde beschlossen, die Frage der Sicherstellung des Subventionskapitals, resp. der Gleichstellung desselben mit dem Obligationenkapital offen zu lassen, immerhin in der Meinung, daß in dieser Beziehung keine der in der Konferenz vertretenen Unternehmung einen Vorzug vor andern erhalten dürfe.

Mit Beziehung auf das am 4. Mai getroffene Separatabkommen betreffend Etzweilen-Schaffhausen wurde im Weitern beschlossen, daß beide Kontrahenten mit einander vereinbaren können, daß, unbeschadet dem Hauptvertrage, aus den von der Landesgegend zu beschaffenden Mitteln ein Theil der Linie Etzweilen-Feuerthalen vor Ablauf des Moratoriums gebaut, und sei es durch die Nordostbahn, sei es durch eine andere Gesellschaft betrieben werden solle.

Schließlich wurden die oben sub A und B angeführten Beschlüsse der Konferenz vom 3. und 4. Mai, abermals unter allseitigem Vorbehalt der Ratifikation durch die resp. Mandanten bestätigt, unter folgenden nähern Bedingungen:

a) Diese Vereinbarungen sind nur gültig, wenn alle in der Konferenz vertretenen Unternehmungen die abschließliche Ratifikation ertheilen.

b) Die Vereinbarungen treten außer Kraft, wenn die Unternehmungen der rechtsufrigen Zürichseebahn und der Linie Dielsdorf-Niederweningen dem Moratorium nicht auch beitreten, und wenn in diesem Falle die Nordostbahn, sei es freiwillig, sei es durch rechtlichen Zwang in die Lage versetzt würde, diese Linien vor dem oben unter B vorgesehenen Zeitpunkte auf eigene Rechnung auszuführen.

c) Diese Vereinbarungen treten überhaupt nur unter der Bedingung in Kraft, daß die Rekonstruktion der Nordostbahn gelinge und somit die Liquidation derselben abgewendet werde.

d) Wenn die Vereinbarungen gemäß obigen Bedingungen dahinfallen sollten, so würden die sämmtlichen Unternehmungen in ihre ehevorigen Vertragsrechte zurücktreten."

Der zweite Satz unter b beruht auf dem Gedanken, daß durch den bloßen Nichtbeitritt der rechtsufrigen Seebahn und der Unternehmung Dielsdorf-Niederweningen zum Moratorium die Vereinbarungen mit den übrigen Unternehmungen nicht dahinfallen würden, weil die Möglichkeit vorliegt, daß alsdann die Nordostbahn erklären würde, nicht im Besitz der zur Ausführung erforderlichen Mittel zu sein, und daß die Bundesbehörden in die Lage kommen könnten, die Konzession für verwirkt zu erklären, in welchem Falle nur Schadenersatzansprüche in Frage kommen können.

Man durfte sich der Hoffnung hingeben, daß mit der oben bezeichneten Gruppe von Lokalkomite's die Schwierigkeiten überwunden und eine für alle Kontrahenten annehmbare Lösung der Frage gefunden worden sei. Nachträglich hat aber das Komite der Aargauischen Südbahn das Begehren gestellt, daß weitere Verhandlungen veranstaltet werden und daß an diesen auch die Centralbahn theilnehmen möge. Ein Grund für dieses Begehren wurde nicht angeführt. Obgleich die Centralbahngesellschaft uns ermächtigt hatte, für sie in dieser Beziehung bindende Erklärungen abzugeben, haben wir uns bereit erklärt, an einer solchen Besprechung theilzunehmen, immerhin unter der Voraussetzung, daß dieselbe unter dem Vorsitze des Delegirten des h. Bundesrathes abgehalten werde.

III. Während sich hinsichtlich der angeführten Bauprojekte ein anerkennenswerthes opferbereites Entgegenkommen aller Betheiligten auf erfreuliche Weise geltend gemacht hatte, ging die Sache nicht so leicht bei den Berathungen über die „Rechtsufrige Zürichseebahn".

Die Vertreter derselben erklärten vor Allem aus, daß von der Annahme der auf Bildung einer selbstständigen Unternehmung gerichteten Vorschläge der Nordostbahn keine Rede sein könne. Der Transitverkehr würde von der Nordostbahn auf die linksufrige Bahn geleitet und wenn nicht bis in den Bahnhof Zürich gebaut würde, so hätte auch der auf die rechtsufrige Bahn angewiesene Verkehr in seiner Richtung über Zürich hinaus mit großen Hindernissen (Umladung) zu kämpfen. Ebensowenig wollte ein Theil der Vertreter etwas von einem Moratorium hören, während Andere (so die Vertreter der Stadt Zürich) die Annahme des Moratoriums für angezeigt und nöthig erklärten. Alles was die Ab-

geordneten des Komite's thun können, sei, das Plenarkomite in Bälde einzuberufen und diesem den fraglichen Vorschlag zum Entscheide vorzulegen.

Da eine Verständigung nicht erzielt werden konnte, einigte man sich schließlich dahin: es soll ein objektives Protokoll über diese Verhandlungen abgefaßt und genehmigt werden, gestützt auf welches das Plenarkomite über das vorgeschlagene Moratorium und die offerirte Rückzahlung der Subventions-Darleihen Beschluß fassen könne.

Am 11. Mai fand diese Sitzung des Plenarkomite statt. Es wurde beschlossen: das bedingungslose Moratorium abzulehnen und höchstens auf ein solches sich einzulassen, welches die Ausführung der Bahn nach Ablauf der Frist völlig sicher stelle, woran noch einige weitere Bedingungen, wie Sicherstellung der einbezahlten Subventionen und Verbesserung der Dampfschifffahrt, geknüpft wurden. Als dann aber der Delegirte des hohen Bundesrathes eine Vereinbarung auf Grundlage dieses Beschlusses vom 11. Mai mit den Vertretern des rechtsufrigen Seebahnkomite versuchen wollte, erklärten die Letztern, im theilweisen Widerspruch mit jenem Beschluß, nicht auf ein terminirtes Moratorium eintreten, vielmehr lediglich die Nordostbahn mit Rücksicht auf ihre gegenwärtigen kritischen Verhältnisse nicht zur Fortsetzung des Baues drängen zu wollen, sich vorbehaltend, nach eigenem Gutfinden die Anforderung zum Bau zu erneuern.

Die Abgeordneten eröffneten im Weitern als ihre persönliche Ansicht, daß die betheiligten Landesgegenden, Stadt Zürich und Seegemeinden, sich herbeilassen würden, über die bereits durch Vertrag stipulirten Subsidien hinaus noch ein weiteres Subventionskapital im Maximalbetrage bis auf 5 Millionen im Verhältniß des Fortschreitens des Bahnbaues zur Verfügung zu stellen unter der Bedingung, daß die Nordostbahn den gleichen Zinsfuß, Provisionen und Kursvergütungen zu übernehmen hätte.

Herr Bundesrath Anderwert gab uns hievon Kenntniß mit der Bemerkung, daß nach seiner Ansicht von der Fortsetzung der Vermittlungsverhandlungen durch den Delegirten des Bundesrathes kaum mehr die Rede sein könne, sofern für alle noch pendenten Unternehmungen eine gleichmäßige Vereinbarungsgrundlage festgehalten werden soll.

Wir beschlossen, es sei dem Herrn Bundesrath Anderwert zu erwidern:

Die Nordostbahn-Gesellschaft könne weder auf den persönlichen Vorschlag der Herren Abgeordneten des Komites der rechtsufrigen Zürichseebahn eintreten, noch sich auf den Standpunkt einlassen, welcher von dem Komite gemäß den am 18. Mai erfolgten Eröffnungen der Herren Abgeordneten eingenommen werde; vielmehr müsse auch mit Beziehung auf die rechts-

ufrige Zürichseebahn und bezüglich dieser Bahn, deren Herstellung ein so unverhältnißmäßig großes Baukapital erheische, mit besonderm Nachdrucke die Erklärung wiederholt werden, welche in Ziffer I des auch dem h. Bundesrath zur Kenntniß gebrachten Beschlusses des Verwaltungsrathes vom 2. März abhin enthalten sei und welche dahin laute, es sei die Nordostbahn-Gesellschaft nicht im Besitze der finanziellen Mittel, welche erforderlich seien, um ihr den Bau der weiteren Eisenbahnlinien, deren Ausführung sie übernommen habe, zu ermöglichen und sie befinde sich zur Zeit auch nicht in der Lage, sich in den Besitz dieser Mittel zu setzen.

Dem Vernehmen nach soll das Komite dieser Bahn beschlossen haben, auf weitere Verhandlungen nicht eintreten zu wollen, und es wird sich nun fragen, wie sich die einzelnen subventionirenden Gemeinden zu diesem Standpunkt ihrer Vertreter verhalten wollen. Die Stadt Zürich soll gewillt sein, einem Moratorium beizutreten und man hört auch, daß man sich in Riesbach mit dem Gedanken vertraut mache, die Eisenbahn einstweilen durch einen Tramway zu ersetzen.

IV. Endlich ist noch die Bauverpflichtung betreffend die Linie Dielsdorf-Niederweningen zu erörtern.

Diese kleine, nur 8 Kilom. lange Strecke, hat, so lange ein Anschluß an eine andere Bahnlinie nicht in Aussicht steht, nur lokale Bedeutung und zwar zunächst bloß für Niederweningen und Schöfflistorf. Dazu kommt, daß die Frage, ob die Nordostbahn durch die Erklärung vom 2. August 1872 gebunden sei, eine sehr zweifelhafte ist. Denn die Erklärung beruht auf der Voraussetzung, daß für Dielsdorf-Niederweningen die gleichen Konzessionsbedingungen erhältlich seien, wie sie für Oerlikon-Dielsdorf bestehen; nun aber verwarf die Bundesversammlung das diesfällige Gesuch und brachte die sog. Normal-Konzession zur Anwendung, welche in mehrfacher Beziehung ungünstiger ist, namentlich die Steuerfreiheit nicht gewährt Ueber Annahme dieser Konzession, resp. über Ausführung der Bahn auf Grundlage derselben, hat sich die Nordostbahn noch nicht erklärt und sie könnte ohne Schaden für sich auch später darauf verzichten.

In der am 6. Juni durch Herrn Bundesrath Anderwert mit dem Vertreter von Niederweningen veranstalteten Konferenz wurde von den Abgeordneten der Nordostbahn die bestimmte Erklärung abgegeben: daß die Nordostbahn für den Fall des Beitrittes des betreffenden Komite's zu dem von den übrigen Unternehmen bewilligten Moratorium die Baupflicht anerkennen und die Subventionen der Gemeinden Schöfflistorf und Oberweningen sammt Zinsen zurückerstatten werde. Da der Vertreter von Niederweningen vor der Hand aber nicht zustimmen wollte und ohne Voll-

macht zu sein erklärte, so konnte eine Verständigung nicht erzielt werden. Das Lokalkomite hat dem Delegirten des h. Bundesrathes die Erklärung abgegeben, daß es bereit sei, für die Bauverpflichtung ein Moratorium von zwei Jahren zu gewähren und weitere Subventionen zu leisten. Auf diesen Vorschlag können wir nicht eintreten, sondern müssen vielmehr an dem bedingungslosen Moratorium bis zum Jahre 1885 festhalten.

Wir haben hiemit von den Schritten, welche für die Reduktion der Bauverpflichtungen gethan worden sind, Mittheilung gemacht und verweisen auf die Beilagen IV a, b und c. Mit Beziehung auf Glarus, wo ein förmlicher Vertrag vorliegt, beantragen wir, die Generalversammlnng möchte demselben die Genehmigung ertheilen. Bei den übrigen Unternehmungen sind wir zur Zeit nicht in der Lage, einen Antrag auf die Genehmigung förmlicher bezüglicher Verträge vorlegen zu können, sondern müssen Sie bitten, dem Verwaltungsrathe die Vollmacht zu ertheilen, mit den betreffenden Komite's Verträge im Wesentlichen auf Grundlage der in den Konferenzprotokollen enthaltenen Vereinbaruugen abzuschließen.

B. Vermehrung der Einnahmen, Verminderung der Ausgaben.

Eine Bedingung von höchster Wichtigkeit für die Wiedergesundung des Unternehmens ist, wie bereits im Bericht der verwaltungsräthlichen Kommission vom 19. Februar betreffend die Betriebsverhältnisse betont wurde, die durchgreifende Reform der Betriebsverwaltung.

Unsere Reorganisationskommission hat in diesem Berichte die Vermehrung der Betriebseinnahmen einläßlich besprochen und wir können auf denselben verweisen (vgl. Beilage II). Hier müssen wir auch anerkennen, daß die Direktion im Laufe des Jahres 1876 Vorkehrungen getroffen hat, um die Betriebsausgaben zu vermindern, und es beträgt die Ausgabe pro Lokomotivkilometer im Jahre 1876 Fr. 2. 99 gegenüber Fr. 3. 14 im Vorjahre. Im Anfange des Jahres 1877 hat die Direktion weitere Maßregeln angeordnet, welche Ersparnisse zur Folge haben werden.

Auch der Verwaltungsrath erachtete es als seine besondere Pflicht, ungesäumt die geeigneten Schritte zu thun, um die baldige Anhandnahme dieser Reform zu sichern. Dieselbe bedarf nicht allein einer genauen Kenntniß des Eisenbahnbetriebes im Allgemeinen, sondern setzt außerdem ein sorgfältiges Studium der besonderen Verhältnisse des Unternehmens

der Nordostbahn und die reifliche Erdauerung der Neuerungen, bevor sie in's Leben gerufen werden, voraus. Die Aufgabe ist also nicht allein schwierig, sondern bedarf zu ihrer Durchführung außerdem eines längeren Zeitraumes. Um so nothwendiger fanden wir, mit den einleitenden Schritten nicht zuzuwarten, bis der Generalversammlung die nöthigen Vorlagen über die Rekonstruktion des Unternehmens unterbreitet werden konnten, sondern dieselben von uns aus zu thun, selbstverständlich unter Einhaltung der statutengemäßen Kompetenzen. Wir beschlossen zu diesem Ende am 26. Februar, „einen Fachmann zur Untersuchung der Betriebsverhältnisse der Unternehmung beizuziehen und denselben mit der Aufgabe zu betrauen, Vorschläge zur Erzielung von Ersparnissen und Verbesserungen im Betriebsdienste zu machen und sich bei der Durchführung derselben, so lange das erforderlich scheint, zu bethätigen." Leitend bei diesem Beschlusse war der in dem schon erwähnten Kommissionalbericht niedergelegte Gedanke, daß zur glücklichen Durchführung der Reform der Betriebsverwaltung „nur eine Persönlichkeit geeignet sei, die neben allen nöthigen fachmännischen Kenntnissen und Erfahrungen auch viel Takt, Energie und Ausdauer, sowie die nöthige Autorität besitzt, und die nicht durch die Erfordernisse des täglichen Dienstes in Anspruch genommen, sondern in der Lage ist, sich der Reformaufgabe längere Zeit ausschließlich widmen zu können."

Die Kommission, welche beauftragt wurde, die nöthigen Unterhandlungen für Gewinnung eines solchen Fachmannes zu pflegen, sah sich selbstverständlich zunächst in der eigenen Verwaltung und sodann bei den übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen nach geeigneten Persönlichkeiten um. Sie überzeugte sich aber bald, daß deren Zahl an und für sich schon eine sehr beschränkte sei, daß mehr als eine der Personen, welche in Frage kommen könnten, bei den besonderen Verhältnissen der Unternehmung außer Frage bleiben müßte, und daß außer denjenigen, welche ernstlich in Frage kommen könnten, sich wohl keiner zur Uebernahme der schwierigen und verantwortungsvollen Mission bereit finden lassen würde. Man war daher genöthigt, die Blicke in's Ausland zu wenden. Hiebei trat Herr Jules Coutin, Generalbetriebsinspektor der französischen Westbahn, bald in den Vordergrund. Derselbe hatte den wichtigen Vortheil für sich, daß er die Verhältnisse der Schweizerischen Nordostbahn in der Zeit vom November 1875 bis März 1876 eingehend studirt und kennen gelernt hatte, als technischer Berather derjenigen französischen Finanzinstitute, welche die Beschaffung des restirenden Geldbedarfes der Nordostbahn zu übernehmen sich geneigt erklärt hatten, sofern eine von ihnen vorzunehmende Prüfung die Solidität des Anleihens erwarten lasse. Seit jenem Anlaße bot sich der Nordostbahnverwaltung

wiederholt Gelegenheit, die reichen Kenntnisse des Herrn Coutin im Eisenbahnwesen und seinen raschen zutreffenden Blick kennen zu lernen, und ganz besonders der von demselben an das Comptoir d'Escompte im März 1876 abgegebene Bericht über die Verhältnisse der Nordostbahn lieferte hiefür einen sprechenden Beweis. Die Kommission beschloß daher, mit Herrn Coutin in sachbezügliche Unterhandlungen zu treten, obwohl sie sich das erste Bedenken, welches gegen die Wahl in seiner gänzlichen Unkenntniß der deutschen Sprache lag, nicht verhehlte.

Die Verhandlung hatte insofern einen günstigen Erfolg, als Herr Coutin die an ihn gerichtete Anfrage grundsätzlich bejahend beantwortete und erklärte, die ihm anerbotene Stelle schon Anfangs April antreten zu können — ein Punkt, dem wir um der Dringlichkeit der Sache willen ein wesentliches Gewicht beilegen zu sollen glaubten. Dagegen ging dessen Forderung für die ihm zu gewährende Entschädigung so sehr über unsere Erwartungen und auch über das landesübliche Maß hinaus, daß schon der Kommission und ebenso dem Verwaltungsrath der ungünstige Eindruck, welchem sie beim Eintreten hierauf sich aussetzen, nicht entgehen konnte. Nur als sich die Unmöglichkeit herausstellte, Herrn Coutin zu niedrigeren Forderungen zu bestimmen, ließen wir uns, um nicht die Hauptfrage an einem Punkte von immerhin secundärer Bedeutung, scheitern zu lassen, zu den bereits bekannt gewordenen Bedingungen herbei: monatlicher Gehalt von Fr. 3000, monatliche Entschädigung von Fr. 1000 für Reise- und Aufenthaltskosten, 3 Procent Antheil am jährlichen Reinertrag (nach Abzug sowohl der Anleihenszinse als der Einlage in den Erneuerungsfond). Diese Entschädigung bezieht Herr Coutin während seiner zweijährigen Anstellung im Dienste der Gesellschaft; in den folgenden zwei Jahren, wo er nur noch als Rathgeber mitzuarbeiten haben wird, erhält er 1 Procent des jährlichen Reinertrages, nebst einer später zu vereinbarenden Vergütung für Reise und Aufenthalt. Die hieraus resultirende Gehaltsziffer fällt dadurch noch mehr ins Gewicht, daß Herr Coutin zwar seine Stelle als Generalbetriebsinspektor der französischen Westbahn aufgegeben hat, nicht aber die von ihm schon bisher neben dieser Stelle in Frankreich bekleideten Stellen als technischer Konsulent einiger Finanzinstitute und als Verwaltungsrath einiger Bahnbetriebsgesellschaften, und daß aus diesem Grunde seine Verpflichtung nur dahin lautet, im Ganzen mindestens sechs Monate des Jahres im Dienste der Nordostbahn in der Schweiz zu verbringen. Immerhin darf nicht übersehen werden, daß Herr Coutin genöthigt war, eine langjährige und dauernde Bahnbeamtung in Paris aufzugeben, um dagegen nur eine vorübergehende Anstellung bei der Nordostbahn anzutreten,

für welche unter keinen Umständen der gewöhnliche Maßstab bleibender Anstellungen passen würde.

Das Verhältniß, in welches Herr Coutin zur Nordostbahnverwaltung tritt, bewegt sich nach unserer Ueberzeugung völlig innert des Rahmens der gegenwärtigen Gesellschaftsstatuten. Nicht allein sind die Kompetenzen der Generalversammlung und des Verwaltungsrathes durch die Bedingungen seiner Anstellung ausdrücklich gewahrt, sondern es bleibt außerdem die Direktion, wie für die ganze übrige Verwaltung, so auch für den Betrieb das leitende und verantwortliche Organ. Herr Coutin ist lediglich das vorbereitende und vollziehende Organ der Direktion für den eigentlichen Betrieb der Bahn und der Dampfboote, den ganzen kommerziellen Betrieb ausgenommen. Er ist mit andern Worten Betriebsdirektor im vollen Sinne des Wortes, bei welchem die drei Unterabtheilungen des Betriebes: Bahnaufsicht und Bahnunterhalt, Expeditions- und Transportdienst, zusammenlaufen, um durch ihn wiederum einheitlich vor der Direktion vertreten zu werden. Alle Aenderungen in der Betriebsorganisation und alle sonstigen grundsätzlichen Neuerungen, welche von Herrn Coutin als wünschbar erachtet werden, bedürfen der Zustimmung der Direktion; ebenso alle Wahlen von Betriebsangestellten, alle Auszahlungen für Betriebsbedürfnisse, die von ihm zu entwerfenden Betriebsvoranschläge u. s. f. Bei aller Bedeutung der ihm zukommenden Stellung ist er also ein der Direktion untergeordneter Bahnbeamter.

Aus den mitgetheilten Aeußerungen unsers Kommissionalberichtes ist zu entnehmen, daß die Stellung, welche Herr Coutin gegenwärtig einnimmt, mit den dort geäußerten Ansichten in einem Punkte nicht völlig übereinstimmt. Während dort betont wurde, daß der beizuziehende Fachmann vom Detail des Betriebsdienstes frei erhalten werden sollte, um sich rasch und mit ganzer Kraft der seinen Zuzug nöthig machenden Aufgabe möglichst rascher und durchgreifender Betriebsreformen widmen zu können, nahm Herr Coutin auch die Leitung des ersteren für sich in Anspruch. Er fand dies für die letztere Aufgabe nothwendig, weil er sich nur auf diesem Wege den Einblick in das ganze dermalige Räderwerk des Betriebes verschaffen und zugleich die gehörige Vollziehung der Reformen sichern könne — ein Gesichtspunkt, dem wir die Berechtigung nicht absprechen konnten. Um zu verhüten, daß dadurch die Betriebsorganisation leide, wurde übrigens mit Herrn Coutin die Bestellung eines Adjunkten vereinbart, der, unter seiner Leitung und nach seinem Sinne handelnd, ihn jedenfalls vom Detail der Geschäfte entlasten sollte, soweit dabei seine direkte Bethätigung nicht aus dem angedeuteten Gesichtspunkte absolut nothwendig ist. Die Sorge, daß

diesfalls in allen Beziehungen das richtige Maß gehalten werde, insbesondere auf der einen Seite die täglichen Geschäfte des Betriebes ihre förderliche und stramme Abwicklung finden, auf der andern Seite rasch und mit vollem Ueberblick die Betriebsreformen angebahnt und durchgeführt werden, dürfte eine nicht unwichtige Aufgabe der Gesellschaftsbehörden werden.

C. Reorganisation der finanziellen Grundlagen der Nordostbahn.

Bei Aufstellung des Programms für die finanzielle Reorganisation der Nordostbahnunternehmung hatten wir wesentlich die nachfolgenden Zielpunkte ins Auge zu fassen:

1. Konsolidirung der schwebenden Schuld, also namentlich auch Rückzahlung der Vorschüsse des Pariser Konsortiums im Betrage von 25 Millionen Franken;
2. Beschaffung der zur Durchführung des Bauprogramms, wie es sich nunmehr auf Grundlage des vereinbarten Moratoriums gestaltet, noch erforderlichen Fonds;
3. Sicherung der Möglichkeit, die im Laufe der Zeit und theilweise schon in naher Zukunft fällig werdenden Anleihen zurückzahlen, beziehungsweise in neue konvertiren zu können.

Diese Zielpunkte lassen sich nach unserer Ansicht vornehmlich durch Verpfändung der Nordostbahn und durch allmählige Herstellung eines richtigern Verhältnisses zwischen dem Betrage des Aktien- und des Obligationenkapitales erreichen.

Die Konsolidirung der schwebenden Schuld und die Beschaffung der gemäß dem neuen Bauprogramme noch erforderlichen Fonds hätten sich am sichersten und in der für die Gesellschaft und für ihre Gläubiger vortheilhaftesten Weise dadurch bewerkstelligen lassen, daß ein erstes Pfandrecht auf die Nordostbahn für ein im Betrage der schwebenden Schuld und der noch zu beschaffenden Fonds zu kontrahirendes Anleihen bestellt worden wäre. Es ist nicht daran zu zweifeln, daß ein solches Anleihen ohne Schwierigkeit und zu günstigen Bedingungen hätte plazirt werden können.

Dieser Weg durfte aber nicht eingeschlagen werden, ohne daß die Inhaber der Obligationen derjenigen Anleihen, mit Bezug auf welche die Verpflichtung eingegangen worden, daß ihnen keine spätern Anleihen im Range vorgesetzt werden sollen, — und es ist dieß bei der Großzahl der von der Nordostbahngesellschaft abgeschlossenen Anleihen der Fall — ihre

Zustimmung dazu erklärt oder wenigstens, nachdem gemäß Art. 8 des Bundesgesetzes über die Verpfändung der Eisenbahnen die Absicht, ein solches erstes Pfandrecht zu bestellen, öffentlich bekannt gemacht worden, keine Einwendung erhoben hätten. Von der Voraussetzung, daß dieß geschehen werde, konnte aber nicht ausgegangen werden, wie vortheilhaft auch ein derartiges Vorgehen für alle Betheiligten gewesen wäre.

Es wurde deßhalb in Aussicht genommen, für die sämmtlichen bisherigen Anleihen der Gesellschaft, zu Gunsten welcher die Klausel, daß spätern Anleihen keine bessern Rechte eingeräumt werden dürfen, besteht, sowie für ein neues, zum Zwecke der Rückzahlung der schwebenden Schuld und behufs Beschaffung der gemäß dem nunmehrigen Bauprogramme noch erforderlichen Fonds zu emittirendes Anleihen Ein erstes Pfandrecht zu errichten. Man könnte zwar auf den ersten Blick glauben, daß wenn für die sämmtlichen Anleihen der Gesellschaft dasselbe Pfandrecht bestellt werde, damit für die Gläubiger dieser Anleihen nicht viel gewonnen sei. Es bietet aber ein solches Pfandrecht den Anleihen, welchen es eingeräumt wird, die Gewähr dafür, daß ihnen nicht beständig neue mit gleichen Rechten an die Seite gesetzt werden, eine Gefahr, der sie, so lange kein Pfandrecht besteht, fortwährend ausgesetzt sind.

Im Fernern sollte nach dem bisher in Aussicht genommenen Finanzprogramm, um das angestrebte richtigere Verhältniß zwischen dem Betrage des Aktien- und des Obligationenkapitals herbeizuführen, die jeweilen für die Prioritäts- und Stammaktien sich ergebende Jahresdividende einstweilen nicht mehr in baar bezahlt, sondern durch Einhändigung von Titeln ausgerichtet werden. Die Stammaktien sollten für das ihnen zukommende Betreffniß Antheilscheine erhalten, welche in Abschnitten von 1, 5, 20 und 100 Franken angefertigt und von denen je 500 Franken gegen eine neue Stammaktie ausgewechselt werden, die bereits an der nächsten Jahresdividende partizipirt. Die Prioritätsaktien hinwieder sollten Antheilscheine ebenfalls in Abschnitten von 1, 5, 20 und 100 Franken bekommen, von denen je 500 Franken gegen eine Obligation ohne Pfandrecht in diesem Betrage ausgewechselt würden, welche mit Zinscoupons zu 4½% für 10 Jahre zu versehen und nach Ablauf dieser 10 Jahre oder auch, wenn der Inhaber der Obligation es wünschen würde, schon mit Ablauf eines frühern Jahres gegen eine Stammaktie umzutauschen wäre. Der in Folge der Aushingabe von Antheilscheinen in der Gesellschaftskasse verbleibende Reinertrag der Bahn sollte für das laufende Jahr zur Verminderung der schwebenden Schuld der Gesellschaft, von dem Jahre 1878 an zum Rückkaufe von Obligationen der auf längere Zeit abgeschlossenen Anleihen der

Nordostbahn verwendet werden. Dieses Verfahren sollte so lange fortgesetzt werden, bis das Aktienkapital der Hälfte der übrigen Passiven der Gesellschaft gleichkommen würde. Von diesem Zeitpunkte an sollte die ganze Dividende wieder in baar bezahlt werden.

Auf den hier entwickelten Grundlagen wurde der Entwurf zu einem Programme für die finanzielle Reorganisation der Nordostbahn ausgearbeitet.

Seit er vorliegt, erheben sich aber immer ernstere Zweifel, ob mit demselben das angestrebte Ziel auch wirklich erreicht werden könne. Ist nämlich auch ohne die Anleihen der Nordostbahn, welche die Klausel, daß spätern Anleihen keine bessern Rechte eingeräumt werden dürfen, nicht enthalten, der Kapitalbetrag, zu Gunsten dessen nach dem Programme ein erstes Pfandrecht auf die Nordostbahn bestellt werden soll, schon ein außerordentlich großer, so wird er noch unverhältnißmäßiger, wenn auch die Anleihen, welche nicht mit jener Klausel ausgerüstet worden — es sind dieß die sämmtlichen Subventionsdarlehen — in das erste Pfandrecht aufgenommen werden müßten. Es liegt aber nicht außer dem Bereiche der Möglichkeit, daß die Gläubiger der fraglichen Anleihen diese Aufnahme erzwingen könnten, und es fehlt auch nicht an Gründen, welche es selbst vom Standpunkte der Gesellschaft aus als gerathen erscheinen lassen, jenen Anleihen, um die Möglichkeit ihrer einstigen Rückzahlung, beziehungsweise Konversion desto mehr zu sichern, ebenfalls das erste Pfandrecht einzuräumen. In diesem Falle würde für einen Kapitalbetrag von Fr. 159,000,000 das erste Pfandrecht zu bestellen sein. Es ist nun aber mehr als zweifelhaft, ob wenn eine so große Summe auf das erste Pfandrecht Anspruch hätte, der noch zu begebende Theil derselben zu einigermaßen annehmbaren Bedingungen plazirt und ferner seiner Zeit die fällig werdenden Anleihen ohne Mühe vermittelst Aufnahme neuer an ihre Stelle tretender zurückbezahlt, beziehungsweise konvertirt werden könnten.

Unter so bewandten Umständen waren wir darauf hingewiesen, zu untersuchen, ob nicht die finanzielle Reorganisation der Nordostbahn auf eine andere Grundlage als auf diejenige der Errichtung eines einzigen sich auf alle Schulden der Gesellschaft erstreckenden Pfandrechtes gestellt werden solle, ob nicht vielmehr auf die Idee der Begründung eines ersten und eines zweiten Pfandrechtes zur Erleichterung der zu lösenden Aufgabe zurückzukommen sei und ob diese Idee nicht doch in einer Weise verwirklicht werden könne, welche die bestehenden Rechte der sämmtlichen Gläubiger der Gesellschaft unberührt läßt und in Folge dessen alle Anfechtungen von dieser Seite von vornherein ausschließt. Wir glauben den Weg hiezu gefunden zu haben und unter Benutzung desselben nunmehr ein Programm

in Vorlage bringen zu können, welches, wenn es bei denen, welche zu seiner Durchführung mitzuwirken berufen sind, Annahme findet, ein sicheres Ende der finanziellen Wirren, in denen sich unsere Gesellschaft gegenwärtig befindet, in Aussicht zu nehmen gestatten dürfte. Dieses Programm ist das nachfolgende:

Art. 1. Es wird zu Gunsten nachbezeichneter Anleihen:

a) der von der Nordostbahngesellschaft in den Jahren 1860—1862 emittirten 4 % Obligationen von zusammen	Fr. 12,100,000	
und der von der Nordostbahngesellschaft in den Jahren 1859—1873 emittirten 4½ % Obligationen von zusammen . .	„ 47,000,000	
		Fr. 59,100,000
b) des von der Nordostbahngesellschaft in solidarischer Gemeinschaft mit der Schweizerischen Centralbahngesellschaft unterm 1. April 1874 emittirten 4½ % Anleihens von		„ 40,000,000
wovon jedoch bloß die Hälfte oder Fr. 20,000,000 auf den Antheil der Nordostbahn fallen,		
c) der Subventionsanleihen für die linksufrige Zürichseebahn im Betrage von . . .	Fr. 5,000,000	
für die rechtsufrige Zürichseebahn (inkl. Zins) im Betrage von .	„ 4,040,000	
für die Bötzbergbahn im Betrage von	„ 1,000,000	
für die Aargauische Südbahn im Betrage von	„ 1,250,000	
für die Linie Glarus-Linthal im Betrage von	„ 4,200,000	
		„ 15,490,000
Uebertrag . . .		Fr. 114,590,000

Uebertrag . . .		Fr. 114,590,000
d) der vertragsgemäß später einzulösenden Obligationen		
der Zürich-Zug-Luzern-Bahn im Betrage von	Fr. 2,374,000	
der Bahnlinie Sulgen-Goßau im Betrage von	„ 1,500,000	
		„ 3,874,000
e) eines noch abzuschließenden Anleihens, welches		
zur Tilgung der schwebenden Schuld der Nordostbahn im Gesammtbetrage von rund .	Fr. 32,000,000	
zur Bezahlung der weitern Raten der Subvention der Nordostbahn für die Gotthardbahn im Belaufe von . .	„ 2,360,000	
zur Deckung der auf Grundlage des reduzirten Bauprogrammes und nach Abzug der verfügbaren Mittel noch in Aussicht zu nehmenden Baukosten von ca.	„ 3,250,000	
und endlich zur Bestreitung etwaiger unvorhergesehener Ausgaben, sowie zur Beschaffung des erforderlichen Betriebskapitales, veranschlagt zu . . .	„ 2,750,000	
dienen und somit . . . betragen soll,		„ 40,360,000
also für eine Totalsumme von		Fr. 158,824,000
oder rund		„ 159,000,000

die aber eigentlich bloß Fr. 139,000,000 beträgt, da auf die Nordostbahngesellschaft, wie oben bemerkt, nur die Hälfte des von ihr gemeinschaftlich mit der Centralbahngesellschaft emittirten Anleihens von 40 Millionen Franken fällt,

ein Pfandrecht auf nachbenannte Linien errichtet:

1. auf die sämmtlichen gegenwärtig im Betriebe stehenden und im laufenden Jahre zum Betriebe kommenden eigenen Linien der Nordostbahn mit einer Gesammtlänge von circa 363 Kilometer,
2. auf den circa vier Fünftheile des Ganzen betragenden Antheil der Nordostbahn an der 64 Kilometer langen Linie Zürich-Zug-Luzern,
3. auf den hälftigen Antheil der Nordostbahn an der 49 Kilometer langen Bötzbergbahn,
4. auf den hälftigen Antheil der Nordostbahn an der gegenwärtig im Betrieb befindlichen, 23 Kilometer langen, Abtheilung der Aargauischen Südbahn.

Der hälftige Antheil der Nordostbahngesellschaft an dem noch zu bauenden, 36 Kilometer langen Reste der Aargauischen Südbahn und die Bahnlinie Glarus-Lintthal mit einer Länge von 16 Kilometer sollen unmittelbar nach Vollendung dieser Bahnstrecken nachträglich unter die Objekte aufgenommen werden, an welchen das gemäß diesem Artikel zu errichtende Pfandrecht bestellt wird.

Ebenso soll dieses Pfandrecht auf den letzten Fünftheil der Linie Zürich-Zug-Luzern ausgedehnt werden, sobald die noch im Eigenthume verschiedener Gemeinwesen und Privaten befindlichen Obligationen auf die genannte Linie im Gesammtbetrage von Fr. 2,374,000 in Vollziehung des bezüglichen Vertrages gegen Obligationen der Nordostbahn ausgetauscht worden sein werden.

Art. 2. Auf die in Art. 1 bezeichneten Bahnlinien wird ein erstes Pfandrecht im Betrage von 106 Millionen Franken (2/3 der mit dem Pfandrechte zu versehenden Anleihen) und ein nachgehendes zweites von 53 Millionen (1/3 dieser Anleihen) errichtet.

Die verpfändeten Bahnlinien — diejenigen, welche die Nordostbahngesellschaft gemeinschaftlich mit der Centralbahn besitzt, bloß zur Hälfte gerechnet — haben eine Länge von 497 Kilometer. Für die mit dem ersten Pfandrechte ausgerüsteten Titel kommt also der Kilometer auf Fr. 213,280 oder eigentlich, da auf die Centralbahn die Hälfte des Gemeinschaftsanleihens fällt, Fr. 186,452, für die mit zweitem Pfandrechte versehenen Titel auf Fr. 319,920 oder eigentlich Fr. 279,678 zu stehen.

a) Die bereits bestehenden Obligationen (Art. 1, a, b und c) und die später zur Einlösung der Obligationen der Eisenbahnen Zürich-Zug-Luzern und Sulgen-Goßau auszugebenden Titel (Art. 1 d.) erhalten durch den Eintrag in das Pfandbuch zu 2/3 Antheil am ersten und zu 1/3 Antheil am zweiten Pfandrecht, ohne daß deßhalb

ein Umtausch der bestehenden Titel gegen neue oder eine Abstempelung derselben erforderlich wäre. Die unter diese litt. a zu subsumirenden Titel belaufen sich auf . . . Fr. 118,464,000
Es fallen demgemäß von dieser Summe auf
das erste Pfandrecht . . . . . . „ 78,976,000
auf das zweite Pfandrecht . . . . . „ 39,488,000

Verzinsungs- und Rückzahlungsbedingungen der bestehenden Titel bleiben unverändert.

b) Von dem noch abzuschließenden Anleihen von Fr. 40,360,000 (Art. 1, e) werden $^2/_3$ oder Fr. 26,906,667 in Titeln, welche erstes Pfandrecht und $^1/_3$ oder Fr. 13,453,333 in solchen, welche zweites Pfandrecht haben, emittirt. Selbstverständlich dürfen Titel erster Hypothek jeweilen nur so weit ausgegeben werden, als gleichzeitig für mindestens die Hälfte ihres Betrages Titel zweiter Hypothek plazirt werden.

Für dieses neue Anleihen dürfte eine Dauer von 30 Jahren und, soweit es mit dem ersten Pfandrechte versehen ist, eine Verzinsung etwa zu $4^1/_2$%, soweit es dagegen bloß zweites Pfandrecht hat, eine solche zu beiläufig 5% in Aussicht zu nehmen sein.

Insoweit im Verfolge die Rückzahlung, beziehungsweise Conversion der unter litt. a und b aufgeführten Anleihen stattfindet, soll die Nordostbahngesellschaft befugt sein, an die Stelle der getilgten Anleihen jeweilen neue in demselben Betrage in das betreffende Pfandrecht eintreten zu lassen.

Art. 3. Um ein richtigeres Verhältniß zwischen dem Betrage des Aktien- und demjenigen des Obligationenkapitals herbeizuführen, wird die jeweilen für die Prioritäts- und Stammaktien sich ergebende Jahresdividende einstweilen nicht mehr in baar bezahlt, sondern in folgender Weise ausgerichtet:

Die Stammaktien erhalten für das ihnen zukommende Betreffniß Antheilscheine, welche in Abschnitten von 1, 5, 20 und 100 Franken angefertigt und von denen je 500 Franken gegen eine neue Stammaktie ausgewechselt werden, die bereits an der nächsten Jahresdividende partizipirt.

Die Prioritätsaktien hinwieder erhalten Antheilscheine ebenfalls in Abschnitten von 1, 5, 20 und 100 Franken, von denen je 500 Franken gegen eine neue Prioritätsaktie ausgetauscht werden, die auch bereits an der nächsten Jahresdividende partizipirt.

Der in Folge der Aushingabe solcher Antheilscheine in der Gesellschaftskasse verbleibende Reinertrag der Bahn ist für das laufende Jahr

zur Bestreitung der Baubedürfnisse der Gesellschaft zu verwenden. Von dem Jahre 1878 an sollen vermittelst desselben Obligationen der verschiedenen Anleihen der Nordostbahn zurückgekauft werden.

Dieses Verfahren wird so lange fortgesetzt, bis das Aktienkapital der Hälfte der Passiven der Gesellschaft gleichkommt. Von diesem Zeitpunkte an ist die ganze Dividende wieder in baar zu bezahlen.

Wir haben diesem Programme nur noch einige wenige Bemerkungen beizufügen.

In dem Programme sind die noch nicht begebenen 10 Mill. Franken des im Betrage von 50 Millionen in Aussicht genommenen Gemeinschaftsanleihens der Nordostbahn- und der Centralbahngesellschaft außer Betracht gelassen. Wir gehen nämlich von der Voraussetzung aus, daß mit der Centralbahngesellschaft ein Abkommen werde getroffen werden, um den noch nicht begebenen Betrag des Gemeinschaftsanleihens nicht mehr zu emittiren, sondern vielmehr die betreffenden Titel zu vernichten.

Bei der Festsetzung der Summe der Anleihen, für welche eine Verpfändung der Nordostbahn stattfinden soll, ist vorläufig von einem Ansatze für Kosten der Geldbeschaffung abgesehen worden. Da das Programm für die finanzielle Rekonstruktion der Nordostbahn erst noch im Werden ist, können die Kosten der Geldbeschaffung zur Zeit selbstverständlich nicht festgestellt werden. Wir beschränken uns daher darauf, auf diese in Aussicht stehende Ausgabe aufmerksam zu machen und dabei die Ansicht auszusprechen, daß der Betrag des noch abzuschließenden Anleihens (Art. 1, e) um die Summe der Kosten der Geldbeschaffung, wie sie sich in der Wirklichkeit herausstellen werden, zu erhöhen sein wird.

Endlich erwähnen wir noch, daß die geeigneten Vorkehren zu treffen sein werden, damit, falls die Nordostbahngesellschaft in die Lage kommen sollte, für mehr als die Hälfte des Gemeinschaftsanleihens der Nordostbahn und der Centralbahn einstehen, beziehungsweise mit dem von ihr eingeräumten Pfandrechte haften zu müssen, die daraus gegenüber der Centralbahngesellschaft erwachsenden Rechtsansprüche den Inhabern der mit dem ersten und zweiten Pfandrechte ausgerüsteten Obligationen der Nordostbahn bis zu ihrer vollen Befriedigung für ihre daherigen Forderungen zustehen sollen.

Wenn das Ihnen hier vorgelegte Programm durchgeführt werden kann, so ist die finanzielle Rekonstruktion der Nordostbahn gesichert. Die Durchführbarkeit des Programmes hängt aber einzig von der Möglich-

keit der Begebung der mit dem zweiten Pfandrecht versehenen, 13,453,333 Franken betragenden Quote des noch zu plazirenden Anleihens ab. Da die Summe, um die es sich handelt, verhältnißmäßig nicht sehr groß ist und da auch bei durchaus vorsichtiger Würdigung der obwaltenden Verhältnisse an der pünktlichen Verzinsung und Rückzahlung der betreffenden Obligationen nicht zu zweifeln sein dürfte, steht zu erwarten, daß von den verschiedenen Wegen, die eingeschlagen werden können, um die Begebung der mit zweitem Pfandrechte versehenen Quote des noch zu plazirenden Anleihens zu ermöglichen, einer oder vielleicht mehrere, in angemessener Weise mit einander kombinirt, zu dem gewünschten Ziele führen werden.

Wenn wir Ihnen nicht heute schon die Sanktion des eben dargelegten Programmes vorschlagen, sondern uns darauf beschränken, dasselbe einstweilen lediglich zu Ihrer Kenntniß zu bringen, so geschieht dieß nur darum, weil zum Zwecke seiner Ergänzung, weitern Ausführung und dadurch bedingten abschließlichen Feststellung noch Unterhandlungen gepflogen werden müssen, deren Durchführung bis zur Stunde noch nicht möglich war. Wir erwarten zuversichtlich, daß diese Unterhandlungen sich in verhältnißmäßig kurzer Zeit zum Ziele führen lassen werden, und beantragen Ihnen daher eine Schlußnahme, gemäß welcher ein baldiger Wiederzusammentritt der Generalversammlung zum Zwecke endgültiger Entscheidung über das Finanzprogramm in Aussicht genommen wird.

D. Umgestaltung der Organisation der Verwaltung. (Statuten.)

Wir haben bereits in diesem Berichte hervorgehoben, daß die durch die gegenwärtigen Statuten unserer Gesellschaft vorgeschriebene Organisation der Verwaltung mit unläugbaren Uebelständen verbunden sei. Wir halten dafür, daß die Statuten auch in verschiedenen andern Richtungen der Verbesserung bedürftig seien. Von dieser Ueberzeugung geleitet, haben wir es als unsere Aufgabe betrachten müssen, Ihnen die Revision der Statuten vorzuschlagen. Unsere Reorganisationskommission hat den Entwurf zu neuen Statuten, wie er von uns festgestellt worden war, noch zum Gegenstande von Verhandlungen mit der von einer Anzahl von Aktionären niedergesetzten Kommission, welche sich ebenfalls mit der Frage der Statutenrevision beschäftigte, gemacht. Aus diesen Verhandlungen ging der Entwurf in derjenigen Fassung, in welcher wir ihn nunmehr der Generalversammlung vorlegen, hervor. Wenn wir auch mehrere Bestimmungen desselben

anders gewünscht hätten, so glaubten wir sie doch in den Kauf nehmen zu sollen, um damit eine Einigung mit der Kommission der Aktionäre zu erzielen und in Folge dessen vielleicht mühsamen und zeitraubenden Verhandlungen und Abstimmungen im Schooße der Generalversammlung vorzubeugen.

Die gegenwärtigen Statuten beruhen auf dem Grundgedanken, daß der Schwerpunkt der Verwaltung beinahe ganz in die Direktion zu verlegen und demgemäß die Befugnisse des Verwaltungsrathes und der Generalversammlung auf ein sehr geringes Maß zu beschränken seien. Mag auch dieser Grundgedanke, wenn die Personen, die zu seiner Verwirklichung berufen sind, in vollem Umfange auf der Höhe ihrer Aufgabe stehen, Vieles für sich haben, so ist doch, wenn es sich um die dauernde Organisation der Verwaltung handelt, von Voraussetzungen hinsichtlich der dabei zu bethätigenden Personen, welche nicht der Regel nach, sondern vielleicht nur ausnahmsweise sich erwahren werden, abzusehen. Es muß deßhalb darauf Bedacht genommen werden, daß durch die Vertheilung der Befugnisse auf die verschiedenen Gesellschaftsorgane ein angemessenes Gleichgewicht zwischen denselben begründet werde. Kraft dieser Erwägung ist in dem Statutenentwurfe, den wir Ihnen vorzulegen die Ehre haben, der Kreis der Kompetenzen der Generalversammlung gegenüber dem Verwaltungsrathe, ganz besonders aber auch der Umfang der Befugnisse des Verwaltungsrathes gegenüber der Direktion in erheblichem Maße erweitert worden. Wir dürfen nicht unterlassen, die wesentlichsten Abweichungen von den bisherigen Statuten, welche der Entwurf in dieser Richtung enthält, hier namhaft zu machen. Zum Unterschiede von den bestehenden Statuten, welche die Befugniß zur Festsetzung der Jahresdividende, zur Aufnahme neuer Anleihen und zu der Verpfändung der Bahn in die Hand des Verwaltungsrathes, theilweise auch der Direktion legen, soll es nach dem Entwurfe die Generalversammlung sein, welche in Zukunft über diese wichtigen Materien entscheidet. Der Generalversammlung sollen also alle Schlußnahmen, welche die Festsetzung der Jahresdividende und die Ausfolgung derselben vermittelst Einhändigung von Aktien und Obligationen statt durch Baarzahlung zum Gegenstande haben, zustehen. Der Generalversammlung allein soll die „Aufnahme „neuer Anleihen von längerer Dauer, worunter jedoch solche, welche zur „Rückzahlung bereits bestehender Anleihen dieser Art bestimmt sind, nicht „verstanden sein sollen,“ zukommen. Zur „Aufnahme vorübergehender „Anleihen in einem Betrage von mehr als 2 Millionen Franken“ soll nur die Generalversammlung befugt sein. Endlich würde nach dem Ent-

wurfe hinfür die Bestellung von Pfandrechten für einen höhern Betrag als 2 Millionen Franken in die ausschließliche Kompetenz der Generalversammlung fallen.

Im Gegensatze zu den gegenwärtigen Statuten würden nach dem Entwurfe die Befugnisse des Verwaltungsrathes in bedeutendem Maße ausgedehnt. Dem Verwaltungsrathe, dem bisanhin blos die Genehmigung der Geschäftsordnung der Direktion zustand, würde nunmehr die Gutheißung der Organisation der gesammten Verwaltung zukommen. Zu den Attributen des Verwaltungsrathes würde in Zukunft auch die Festsetzung des Jahresbüdgets für die sämmtlichen Einnahmen und Ausgaben der Nordostbahn, die Ausfolgung von Besoldungen im Betrage von Fr. 5000 oder in einem höhern Betrage, sowie die Bestätigung der Wahl sämmtlicher Beamteten und Angestellten mit einer Besoldung von Fr. 5000 oder von einer höhern Summe, gehören. Während nach den bisherigen Statuten bloß „die Genehmigung von Verträgen, welche entweder auf den Bau der Bahn Bezug „haben und mehr als 2 Millionen Franken beschlagen, oder mit Regierungsbehörden oder Eisenbahngesellschaften abgeschlossen werden und wichtigern Inhalts sind", in die Kompetenz des Verwaltungsrathes fallen, sollen nunmehr „Bau- und Lieferungsverträge, welche mehr als 1 Million „Franken betreffen," und „Verträge, welche mit Behörden und Transportanstalten abgeschlossen werden und wichtigern Inhalts sind," der Genehmigung des Verwaltungsrathes unterstellt werden. In den gegenwärtigen Statuten ist dem Verwaltungsrathe endlich lediglich die Befugniß zur Entscheidung über die Lage der Bahnhöfe eingeräumt. Nach dem Entwurfe zu den neuen Statuten soll dagegen dem Verwaltungsrathe „die Entscheidung über das Tracé neu zu bauender Bahnen, soweit es sich um die „Hauptrichtung derselben handelt, und über die Lage und Ausdehnung „von Bahnhöfen und größern Stationen" zustehen.

Dem vorliegenden Statutenentwurfe liegt die weitere Absicht zu Grunde, die verschiedenen Gesellschaftsorgane in die Lage zu setzen, die Befugnisse, welche ihnen durch die Statuten eingeräumt sind, mit thunlichster Sachkenntniß und mit vollem Bewußtsein auszuüben. Der Entwurf enthält eine ganze Reihe von Bestimmungen, welche die Erreichung dieses Zieles sichern sollen. Bislang theilte die Direktion dem Verwaltungsrathe oft sogar wichtige Anträge nicht schon vor der Sitzung, in der sie behandelt werden sollten, mit, und nur zur größten Seltenheit erhielt der Verwaltungsrath erläuternde Berichte zu den Vorlagen der Direktion, bevor dieselben zur Berathung kamen. Ueber die Geschäftsgebahrung der Direktion vernahm der Verwaltungsrath im Laufe des Jahres Nichts. Nach den

gegenwärtigen Statuten hat die Direktion bloß einmal im Jahre über ihre Geschäftsführung Bericht zu erstatten, und zwar nicht an den Verwaltungsrath, sondern an die Generalversammlung. Freilich hat der Verwaltungsrath den Jahresbericht der Direktion und die Jahresrechnung zu Handen der Generalversammlung zu begutachten. Die bezüglichen Vorlagen gelangten aber jeweilen so spät an den Verwaltungsrath, daß der letztere sich in der physischen Unmöglichkeit befand, sie vor der Generalversammlung, welcher das Gutachten abzugeben war, einer gründlichen Prüfung zu unterstellen. Auch die Anträge, welche die Direktion dem Verwaltungsrathe hinterbrachte, gelangten meist unter Verumständungen an den letztern, welche eine Prüfung derselben vor der Schlußfassung etwa durch Ueberweisung an eine Kommission oder auf einem andern Wege als unthunlich erscheinen lassen mußten. Um diesen Uebelständen für die Zukunft vorzubeugen, soll nach dem Entwurfe zu den neuen Statuten der Verwaltungsrath einen ständigen Ausschuß aus seiner Mitte wählen, „welchem die fortgesetzte „Kontrolirung der Geschäftsführung der Direktion und die Begutachtung „aller Vorlagen derselben an den Verwaltungsrath obliegt und welcher „überdieß mit dazu berufen sein soll, Maßregeln, die durch das Interesse „der Gesellschaft geboten erscheinen, bei dem Verwaltungsrathe in „Anregung zu bringen.“ Ferner soll die Direktion gehalten sein, dem Verwaltungsrathe „vierteljährlich summarische Ausweise über die „Ergebnisse der Betriebs- und der Bauverwaltung vorzulegen.“ Endlich sollen nach dem Entwurfe zu den neuen Statuten „die auf die „wichtigern Traktanden bezüglichen Anträge und, wo die Natur oder die „besondere Bedeutung der letztern es erheischt, auch die dazu gehörenden „erläuternden Berichte den Mitgliedern des Verwaltungsrathes einige Tage „vor der Sitzung, in welcher sie zur Behandlung kommen, mitgetheilt „werden.“

Der Statutenentwurf gibt aber auch der Generalversammlung die erforderlichen Mittel an die Hand, um das ihr zustehende oberste Aufsichtsrecht zu jeder Zeit und in wirksamster Weise ausüben zu können. Es muß nämlich nach dem Entwurfe eine außerordentliche Generalversammlung schon auf das Begehren der Inhaber eines Zehntheils, statt bloß eines Viertheils der Aktien, wie dieß in den gegenwärtigen Statuten verlangt ist, einberufen werden und ferner wird der Generalversammlung das Recht der Abberufung des Verwaltungsrathes und der Direktion sowie einzelner Mitglieder dieser beiden Kollegien eingeräumt.

Zu den in dem Entwurfe zu den revidirten Statuten enthaltenen Neuerungen, welche die Organisation der Verwaltung beschlagen, gehört

auch die Verminderung der Mitgliederzahl der Direktion. Wir schlagen vor, durch die Statuten zu bestimmen, daß die Mitglieder der Direktion kein Privatgeschäft betreiben, keine ständige Beamtung bekleiden, noch sich bei der Verwaltung einer andern Unternehmung betheiligen sollen. Im Hinblicke auf diese Bestimmung und von der Annahme ausgehend, daß bei der bevorstehenden Wahl der Direktion mit besonderer Sorgfalt werde zu Werke gegangen werden, halten wir dafür, daß eine Herabsetzung der Zahl der Mitglieder der Direktion von 5 auf 3 angezeigt sei. Wir hegen diese Ansicht um so mehr, als wir davon überzeugt sind, daß dadurch das Gefühl der Verantwortlichkeit bei den Mitgliedern der Direktion nicht etwa geschwächt, sondern im Gegentheile gehoben werden wird. Daß, wenn die Direktion nur noch aus 3 Mitgliedern besteht, die Berechtigung des Kantons Zürich, in der Direktion durch 2, und der Kantone Schaffhausen und Thurgau durch je 1 Mitglied vertreten zu sein, nicht fortbestehen kann, ist selbstverständlich. Es darf wohl gehofft werden, daß die genannten Kantone auf dieses Recht, das sich nur noch vom geschichtlichen Standpunkte aus erklären, dagegen Angesichts der Verhältnisse, wie sie mittlerweile geworden, nicht mehr rechtfertigen läßt, unbedenklich verzichten werden. Diese Hoffnung dürfte um so gerechtfertigter sein, als wir vorschlagen, die hinsichtlich der Kantonsangehörigkeit eines Theiles der Mitglieder des Verwaltungsrathes von der Gesellschaft eingegangenen Verpflichtungen unangetastet zu lassen.

Der Entwurf zu den revidirten Statuten enthält auch einige neue Bestimmungen finanzieller Natur von großer Tragweite. Nach demselben ist nämlich das Gesellschaftskapital in allmäliger Weise bis auf den Betrag von mindestens der Hälfte der übrigen Passiven zu erhöhen und im Fernern wird der Generalversammlung das Recht vorbehalten behufs Vollziehung dieser Bestimmung die Vertheilung der Dividende unter die Prioritäts- und die Stammaktien, statt in baar durch Einhändigung von Aktien oder Obligationen erfolgen zu lassen. Diese Bestimmungen erhalten ihre nähere Beleuchtung durch das von uns in Aussicht genommene Programm für die finanzielle Rekonstruktion der Nordostbahn. Wir haben daher hier lediglich auf diesen Theil unsers Berichtes zu verweisen.

Endlich soll nach dem Entwurfe zu den neuen Statuten für die Entscheidung der Rechtsstreitigkeiten, welche sich zwischen der Gesellschaft und ihren Organen oder zwischen diesen unter sich oder endlich zwischen der Gesellschaft oder ihren Organen und einzelnen Aktionären über Fragen, welche die Angelegenheiten der Gesellschaft betreffen, ergeben, an die Stelle der durch die gegenwärtigen Statuten einbedungenen Schiedsgerichte das

zürcherische Handelsgericht treten. Abgesehen davon, daß von dem letztern eine mindestens ebenso befriedigende Rechtssprechung wie von einem Schiedsgerichte zu erwarten sein dürfte, wird dieselbe überdieß bei dem zürcher'schen Handelsgerichte eine raschere und weniger kostspielige sein, als es bei einem Schiedsgerichte der Fall sein würde.

Tit.!

Wir haben Ihnen in den vorstehenden Auseinandersetzungen die Ergebnisse unserer Arbeiten für die Rekonstruktion der Unternehmung mitgetheilt. Wir glauben uns der Hoffnung hingeben zu dürfen, daß unsere Vorschläge in nächster Zeit zu dem angestrebten Ziele führen werden.

Unter Hinweisung auf diese Arbeiten und in Würdigung der obwaltenden Situation halten wir es für angezeigt, unser Mandat als Mitglieder des Verwaltungsrathes anmit in den Schooß der Generalversammlung niederzulegen.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung!

Zürich, den 21. Juni 1877.

Namens des Verwaltungsrathes
Der Präsident:
Dr. A. Escher.
Der Generalsekretär:
Dr. E. Suter.

III.

Anträge des Verwaltungsrathes

an die

am 30. Juni 1877 stattfindende Generalversammlung.

I.

Antrag

betreffend den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung für 1876, die Berichte der Direktion und des Verwaltungsrathes über die Situation der Unternehmung.

Die Generalversammlung der Schweizer. Nordostbahngesellschaft
auf den Antrag des Verwaltungsrathes

beschließt:

1. Es sei eine Kommission aus dem Schooße der Generalversammlung zu bestellen zur Prüfung
   a) des Geschäftsberichtes der Direktion und der Jahresrechnung für 1876;
   b) des Berichtes der Direktion über die gegenwärtige Finanzlage der Nordostbahn;
   c) des Berichtes des Verwaltungsrathes betreffend die Situation der Nordostbahnunternehmung.
2. Es sei die Kommission eingeladen, der Generalversammlung hinsichtlich der Erledigung dieser Vorlagen Bericht und Antrag zu hinterbringen.

II.

Antrag

betreffend Nachtragsvertrag mit dem Kanton Glarus über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Glarus nach Linthal.

Die Generalversammlung der Schweizer. Nordostbahngesellschaft
auf den Antrag des Verwaltungsrathes

beschließt:

Dem zwischen der Standeskommission des Kantons Glarus und der Reorganisationskommission des Verwaltungsrathes der Schweizer. Nordostbahngesellschaft am 2. Juni 1877 abgeschlossenen Nachtragsvertrage betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Glarus nach Linthal (Beilage III) wird die Genehmigung ertheilt.

III.

Antrag

betreffend Vollmachtertheilung an den Verwaltungsrath zum Abschluß von Vereinbarungen hinsichtlich der Bauverpflichtungen für:

die Aargauische Südbahn,
die Linie Koblenz-Stein,
die Linie Eglisau-Schaffhausen,
die Linie Thalweil-Zug,
die Linie Etzweilen-Schaffhausen.

Die Generalversammlung der Schweizer. Nordostbahngesellschaft
auf den Antrag des Verwaltungsrathes

beschließt:

Dem Verwaltungsrathe wird die Vollmacht ertheilt, hinsichtlich der Verpflichtungen zum Bau

der Aargauischen Südbahn,
der Linie Koblenz-Stein,
der Linie Eglisau-Schaffhausen,
der Linie Thalweil-Zug,
der Linie Etzweilen-Schaffhausen

im Wesentlichen auf Grundlage der in den Konferenzen in Bern vom 3./4. Mai und 1. Juni unter Leitung des Delegirten des schweizer. Bundesrathes gefaßten Beschlüsse (vgl. Beilagen IV, a—b) Verträge abzuschließen.

IV.

Antrag
betreffend Erlassung neuer Statuten.

Die Generalversammlung der Schweizer. Nordostbahngesellschaft
auf den Antrag des Verwaltungsrathes
beschließt:

Es sei dem von dem Verwaltungsrathe vorgelegten Entwurf der Statuten der Schweiz. Nordostbahngesellschaft (Beilage V) die Genehmigung ertheilt.

V.

Antrag
betreffend Einberufung einer weitern Generalversammlung.

Die Generalversammlung der Schweizer. Nordostbahngesellschaft
auf den Antrag des Verwaltungsrathes
beschließt:

1. Es sei auf einen nahen Termin eine weitere Generalversammlung zur abschließlichen Aufstellung des Programms für die finanzielle Rekonstruktion der Gesellschaft einzuberufen;

2. es sei die zur Prüfung der Rechnung und der Berichte der Direktion und des Verwaltungsrathes gewählte Kommission eingeladen, dieses Programm zu Handen der Generalversammlung zu begutachten.

Beilage I.

Schweiz. Nordostbahngesellschaft.

Kommissionalbericht

an den Tit. Verwaltungsrath

betreffend die

Betriebsverhältnisse der Schweizerischen Nordostbahn.

I.

Von der Anschauung geleitet, daß der richtige Weg zur Heilung eines vorhandenen Uebel's am ehesten gefunden werden könne, wenn Ursachen, Sitz und Umfang desselben genau erforscht seien, hat die mit der Prüfung der Betriebsverhältnisse der Nordostbahn von Ihnen beauftragte Kommission sich bestrebt, zunächst die Ursachen zu ermitteln, denen das in den letzten 5 Jahren zu Tage getretene Mißverhältniß zwischen den Betriebseinnahmen und den Betriebsausgaben zuzuschreiben ist. Dieses Mißverhältniß dürfte durch folgende, sich auf die eigentliche Nordostbahn beschränkende Vergleichung am deutlichsten veranschaulicht werden:

Jahr	Brutto-Ertrag	Betriebs-Kosten ohne die Erneuerungen	Rein-Ertrag	In Procenten des Bruttoertrages betragen die Betriebskosten	der Rein-Ertrag
	pro Zugskilometer				
	Fr.	Fr.	Fr.		
1860	5. 98	2. 38	3. 60	39,8	60,2
1861	7. 06	2. 88	4. 18	40,8	59,2
1862	6. 19	2. 60	3. 59	42,0	58,0
1863	6. 01	2. 73	3. 28	45,4	54,6
1864	5. 81	2. 52	3. 29	43,4	56,6
1865	5. 92	2. 39	3. 53	40,4	59,6
1866[1])	5. 78	2. 61	3. 17	45,2	54,8
1867[2])	5. 37	2. 46	2. 91	45,8	54,2
1868	5. 66	2. 62	3. 04	46,3	53,7
1869	5. 53	2. 62	2. 91	47,4	52,6
1870[1])	5. 53	2. 77	2. 76	50,1	49,9
1871	5. 99	2. 71	3. 28	45,2	54,8
1872	5. 49	3. 04	2. 45	55,4	44,6
1873	5. 53	3. 16	2. 37	57,1	42,9
1874	5. 64	3. 34	2. 30	59,2	40,8
1875	5. 57	3. 60	1. 97	64,6	35,4

1) Kriegsjahre. 2) Cholerajahr.

Ungeachtet im Verlaufe der Zeit, wie bekannt, eine ganz namhafte Vermehrung der Bahnzüge stattgefunden hat, ist zufolge dieser Vergleichung in dem zugskilometrischen Bruttoertrag von 1864 bis 1875 keine sehr erhebliche Veränderung bemerkbar, während anderseits infolge fortwährenden Anwachsens der Betriebskosten seit 1872 eine auffallende Verminderung des zugskilometrischen Reinertrages eingetreten ist. Das Mißverhältniß zwischen dem Bruttoertrag und dem Reinertrag ist also lediglich auf das Anwachsen der Betriebskosten zurückzuführen.

Nach der im Geschäftsbericht der Direktion pro 1875 enthaltenen chronologischen Vergleichung der Betriebsausgaben für das ganze Betriebsnetz lassen sich mit Bezug auf das Maß der Ausgaben zwei Perioden von einander scharf unterscheiden. Die erste Periode umfaßt, wenn wir vom Zeitpunkt der Eröffnung der Linie Turgi-Waldshut, d. h. vom Zeitpunkt der Vollendung des eigentlichen Stammnetzes der Nordostbahn an rechnen, die Jahre 1860—1871, die zweite Periode dagegen die Jahre 1872—1876. In der erstern Periode schwanken die Betriebsausgaben, auf die Einheit eines Locomotiv-Kilometers zurückgeführt, zwischen Fr. 2. 25 Cts. und Fr. 2. 62 Cts., welch' letzteren Satz wir nur ein einziges Mal — im Jahre 1863 — finden. Dabei begegnen wir der natürlichen und leicht erklärlichen Erscheinung, daß jeweilen mit dem Hinzutreten einer neuen Bahnstrecke eine Zeitlang die Betriebsausgaben eine Minderung erlitten. Vom Beginne der zweiten Periode an ändert sich das Bild vollständig. Hier sehen wir keine Schwankungen mehr, sondern eine stetige und in starker Progression fortschreitende Erhöhung der durchschnittlichen Ausgabe.

Wir erlauben uns, dieses durch folgende, das ganze Betriebsnetz umfassenden, vergleichenden Zahlen zu zeigen:

	Betriebslänge in Kilometer.	Betriebs-Ausgabe pro Locomotiv-Kilom.
1871	289	Fr. 2. 52
1872	299	„ 2. 79
1873	299	„ 2. 83
1874	299	„ 3. 02
1875	340	„ 3. 14
1876	470	„ 3. 04

Allerdings steht hienach der Durchschnitt im Jahr 1876 tiefer als im Vorjahre. Allein es fällt dagegen in Betracht, daß im erstern Jahre 130 Kilometer = 38 % mehr im Betriebe waren als im letztern und

171 Kilometer = 57 % mehr als im Jahre 1874, sodann, daß man die Ausgabe für die Bahnunterhaltungskosten für das erste Betriebsjahr auf Baukonto zu verrechnen pflegt, ferner daß die Reparaturkosten des neuen Fahrmateriales und der neuen Gebäude in den ersten Jahren höchst unbedeutend sind, und endlich, daß die Besoldungen der neueintretenden Bahnangestellten in der Regel etwas niedriger gehalten werden, als diejenigen der älteren Angestellten gleicher Kategorie. Wenn nun trotzdem der locomotivkilometrische Ausgabendurchschnitt sich im Jahre 1876 noch höher stellt, als im Jahre 1874, so ist dieses gewiß auffallend und berechtigt zu der Annahme, daß ohne den Hinzutritt der neuen Linien im Jahre 1876 der Durchschnitt sich noch viel höher berechnet haben würde, als es im Jahre 1875 der Fall war.

Im Jahre 1876 wurden auf den von der Nordostbahn betriebenen Linien 3,231,155 Locomotiv-Kilometer ausgeführt, welche, nach den approximativen Berechnungen der Direktion und ungerechnet den vom Baukonto getragenen Antheil, zusammen an Betriebskosten, — die Ausgaben für die Erneuerung des Oberbaues und des Fuhrmateriales nicht gerechnet, — einen Aufwand veranlaßt haben von . . . . . Fr. 9,813,655. —

Wäre der durchschnittliche Betriebskostensatz vom Jahre 1871, nämlich Fr. 2. 52 Cts. pro Locomotiv-Kilometer, festgehalten worden, so würde die Ausgabe nur . . . . „ 8,142,510. —

betragen haben, also gegenüber der wirklichen Ausgabe eine Ersparniß von . . . . . . Fr. 1,671,145.—
eingetreten sein.

Diese Minderausgabe hätte stattgefunden, ohne daß nöthig geworden wäre, zu irgend welcher Verminderung der ausgeführten Bahnzüge Zuflucht zu nehmen, während durch Auslassung einer Anzahl überflüssiger Bahnzüge leicht noch einige Hunderttausend Franken mehr zu ersparen gewesen wären.

Setzen wir die Vergleichung der Betriebsausgaben von 1876 mit denen von 1871 noch etwas weiter fort, so gelangen wir zu dem Schlusse, daß die Zunahme außer allem Verhältniß, sowohl zu der stattgefundenen Mehrleistung an Zugskilometern als auch zu der eingetretenen Verkehrsvermehrung und der mittlerweile erfolgten Verlängerung des Betriebsnetzes steht. Der Ausgabe vom Jahr 1871 im Belaufe von Fr. 4,847,726 bei einer Betriebslänge von 289 Kilometern, einer Leistung von 1,849,389 Zugskilometern und einer Gesammtbruttoeinnahme von Fr. 10,025,700. —

steht nämlich im Jahre 1876, bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 470 Kilometern und einem Gesammtbruttoertrage von Fr. 15,217,300. — eine Ausgabe von Fr. 9,813,655 gegenüber, die vom Baukonto getragene Quote sowie die Verwendungen aus dem Erneuerungsfond in beiden Fällen nicht gerechnet. Die Mehrausgabe beträgt daher Fr. 4,965,929. —

oder	102,4 Proc.,
während die Vermehrung der ausgeführten Locomotiv-Kilometer nur	74,7 „
der Betriebslänge nur	62,6 „
der unmittelbaren Betriebseinnahme nur .	51,8 „

beträgt und beim kilometrischen Bruttoertrag sogar eine Verminderung von circa 6 Proc. eingetreten ist, welche sich für 1877 noch stärker accentuiren wird.

Aus den, den jährlichen Geschäftsberichten der Direktion jeweilen beigedruckten, Betriebsrechnungen ist ersichtlich, daß alle wichtigeren Ausgabenrubriken an dem seit 1871 bemerkbaren unverhältnißmäßigen Anschwellen der Betriebskosten betheiligt sind. Für das Jahr 1876 liegen die dießfälligen Detailberechnungen noch nicht vor.

Um gerecht zu sein, müssen wir übrigens erwähnen, daß in den der Beendigung des deutsch-französischen Krieges zunächst gefolgten Jahren nicht bloß bei der Nordostbahn, sondern auch bei den andern schweizerischen und deutschen Bahnen eine ungewöhnliche Steigerung der Betriebskosten eingetreten war. Es war dieses eine natürliche Folge des damaligen allgemeinen Verkehrsaufschwunges, der eine außerordentliche Vertheuerung der Lohnsätze sowie der Preise aller im Eisenbahnbetrieb zur Verwendung kommenden Materialien bewirkt hatte. Seither ist indessen diesfalls seit geraumer Zeit wieder eine Reaktion bemerkbar und ist man namentlich von Seiten der deutschen Bahnverwaltungen energisch bestrebt, die Betriebskosten wieder auf das frühere Niveau herabzubringen. Auch die Schweiz. Centralbahn, welche hinsichtlich der Betriebsausgaben der Nordostbahn ziemlich nahe steht, ist in gleicher Richtung thätig und hat schon für das verflossene Betriebsjahr schöne Resultate erzielt, während man bei der Nordostbahn erst gegen den Schluß desselben angefangen hat, sich ernstlich mit der Frage der Betriebsersparnisse zu beschäftigen.

Um zu zeigen, wie sich die Betriebskosten der Nordostbahn zu denjenigen ihrer hauptsächlichsten Nachbarbahnen verhalten, theilen wir nachstehend die diesfälligen Verhältnißzahlen mit, indem wir bemerken, daß

dieselben auch die Ausgaben für die Erneuerung des Oberbaues und des Rollmaterials in sich schließen:

	Betreffniß pro Nutzkilometer.
Schweiz. Nordostbahn 1875	Fr. 3. 66
Schweiz. Centralbahn „	„ 3. 36
Verein. Schweizerbahnen „	„ 3. 11
Bayerische Staatsbahnen 1874	„ 3. 15
Württembergische „ „	„ 2. 70
Badische „ „	„ 2. 81

Die Ergebnisse der eben genannten süddeutschen Staatsbahnen pro 1875 sind noch nicht publizirt; sie werden sich aber ohne Zweifel nicht ungünstiger stellen, als diejenigen pro 1874.

Einschließlich der Ausgaben für die Erneuerung der Geleise und des Rollmaterials hatte im Jahre 1871 der Nutzkilometer der Nordostbahn Fr. 2. 94 gekostet. Es stellt sich somit das damalige Kostenbetreffniß noch um 24 Centimes höher, als dasjenige der Württembergischen Staatsbahn im Jahre 1874. Da nun die Linien der Nordostbahn nicht unter ungünstigern Betriebsbedingungen stehen, als die Württembergischen Staatsbahnlinien, so sollte es wenigstens nicht in das Reich der Unmöglichkeiten gehören, die Betriebskosten der Nordostbahn allmälig wieder annähernd auf das Verhältniß vom Jahre 1871 zurückführen zu können, d. h. die Ausgaben pro Locomotivkilometer, ohne die Erneuerung des Oberbaues und des Rollmateriales, wieder in die Nähe des oben erwähnten Satzes von Fr. 2. 52 zu bringen.

Wir müssen hier noch auf zwei Momente aufmerksam machen, welche beide, freilich in sehr ungleichem Maße, auf das Netto-Ergebniß der Betriebsrechnung höchst ungünstig einwirken, ohne daß solches in der Rechnung selbst deutlich hervortritt. Das eine dieser Momente bildet der unter'm 4. April 1874 mit der Schweizerischen Centralbahngesellschaft abgeschlossene und s. Zt. vom Verwaltungsrathe ratifizirte Vertrag betreffend den Bau und Betrieb der Aargauischen Gemeinschaftsbahnen, das andere, die überreichliche Ausstattung der neuen Linien mit Fahrmaterial.

Die Stipulationen jenes Vertrages sind, soweit sie sich auf den Betrieb beziehen, für die Nordostbahn, namentlich wegen der mittlerweile in den Verhältnissen des Bahnhofes Basel eingetretenen Veränderungen, augenscheinlich ganz unvortheilhaft. Nach diesen Stipulationen haben sich

die beiden Gesellschaften in die Besorgung des Betriebsdienstes auf den gegenwärtig im Betriebe stehenden gemeinschaftlichen Linien in der Weise getheilt, daß die Nordostbahn den Betrieb der Bötzbergbahn (Brugg-Basel, 57 Kilometer), die Centralbahn dagegen denjenigen der Aargauischen Südbahn (Aarau-Muri, 29 Kilometer) besorgt. Die diesfällig gegenseitig zu beanspruchende Entschädigung wird auf Grund der ausgeführten Locomotiv-Kilometer berechnet, und zwar erhält die Centralbahngesellschaft für den Betrieb der Aargauischen Südbahn eine Vergütung von Fr. 2. 40 Cts., die Nordostbahn für den Betrieb der Bötzbergbahn eine solche von Fr. 2. 70 Cts. pro Locomotivkilometer. Der Unterschied von 30 Cts. pro Locomotivkilometer zu Gunsten der Bötzbergbahn bildet, wenn wir recht berichtet sind, das Aequivalent für die ungünstigeren Steigungsverhältnisse der letztern Linie. Für jene Vergütungen ist nicht bloß der gesammte Betriebsdienst zu besorgen, sondern auch das Fahrmaterial — die Oberbauerneuerung fällt der Gemeinschaft zur Last — zu stellen, zu unterhalten und zu amortisiren. Es ist daraus überdieß auch der je auf die betreffende Linie fallende Antheil an den Betriebskosten der mitbenutzten Bahnstrecken und Bahnhöfe anderer Bahnunternehmungen zu bezahlen. Zufolge dieser Bestimmung hat die Centralbahn an die Betriebskosten der von der Aargauischen Südbahn mitbenutzten Bahnstrecke Aarau-Ruppersweil (6 Kilometer) die bezügliche Vergütung an die Nordostbahn, die letztere dagegen an die Betriebskosten der von der Bötzbergbahn mitbenutzten Bahnstrecke Pratteln-Basel (9 Kilometer) die entsprechende Vergütung an die Centralbahn zu leisten.

Mit Bezug auf das letztere Verhältniß gestaltet sich zwischen den beiden Bahnverwaltungen die Rechnung pro 1876 folgendermaßen:

1. Nordostbahn:

Zahlung an die Centralbahn als Antheil an die Betriebskosten Pratteln-Basel (9 Kilometer) und Bahnhof Basel . .	Fr. 314,463. —
Davon geht ab:	
Das auf 9 Kilometer fallende Betreffniß der Betriebsentschädigung à Fr. 2. 70 per Locomotiv-Kilom.	„ 188,908. —
Die Nordostbahn hat demnach	Fr. 125,555. —

an Betriebsentschädigung für die Strecke Pratteln-Basel weniger empfangen, als sie für deren Mitbenutzung an die Centralbahn abzugeben hatte, und daneben überdieß den Fahrdienst der Bötzbergbahn auf dieser Strecke ganz unentgeltlich besorgt.

2. Centralbahn:

Zahlung an die Nordostbahn als Antheil an die Betriebskosten Ruppersweil-Aarau (6 Kilometer) und Bahnhof Aarau . Fr. 27,908. —

Davon ab:

Das auf 6 Kilometer fallende Betreffniß der Betriebsentschädigung à Fr. 2. 40 pro Locomotiv-Kilom. „ 50,458. —

Die Centralbahn hat mithin . . . . . . Fr. 22,550. —
an Betriebsentschädigung für Ruppersweil-Aarau mehr bezogen, als sie für deren Mitbenutzung abzugeben hatte.

Es ergibt sich somit aus dem fraglichen Verhältniß eine Differenz von nicht weniger als Fr. 148,105 zu Ungunsten der Nordostbahn.

Untersuchen wir nun, wie sich die Rechnung für die Nordostbahn auf Grund der durchschnittlichen Betriebsausgaben ihres Gesammtnetzes stellt:

Die Zahl der im Jahre 1876 auf der Bötzbergbahn ausgeführten Locomotiv-Kilometer betrug 443,115 und die daherige Entschädigung à Fr. 2. 70 per Locomotiv-Kilometer . . . Fr. 1,196,410. —

Hievon sind zunächst abzuziehen Zins und Amortisation für das von der Nordostbahn zu liefernde Fahrmaterial, welches bei einem Bruttoertrage von Fr. 36,000 pro Kilometer und der großen Zahl von Zügen auf Fr. 40,000 pro Bahnkilometer oder zu Fr. 2,280,000 für die ganze Linie gewerthet werden muß. Rechnen wir Zins und Amortisation zusammen à 10% = Fr. 228,000, so verbleiben von jener Entschädigungssumme noch Fr. 968,410 oder Fr. 2. 18 pro Locomotiv-Kilometer übrig. Ziehen wir auch noch das Betreffniß von Fr. 125,555, welches die Nordostbahn für Pratteln-Basel mehr bezahlt als empfangen hat, von der Entschädigung ab, so reduzirt sich die Summe auf Fr. 842,865 oder auf Fr. 1. 90 pro Locomotiv-Kilometer.

Da nun aber der Betrieb der Nordostbahn im Durchschnitt aller Linien Fr. 3. 04 pro Locomotiv-Kilometer kostete, so erleidet dieselbe, auf Grund der letztern Berechnung eine Einbuße von Fr. 1. 14 pro Locomotiv-Kilometer, oder im Ganzen von Fr. 505,151.

Die Sache wäre natürlich gleichgültig, wenn die Verhältnisse bei der von der Centralbahn betriebenen Aargauischen Südbahn ganz gleich lägen, mithin volle Reciprocität bestünde. Dem ist aber, wie wir schon in einem Punkte nachgewiesen haben, ganz und gar nicht so. Zunächst ist zu bemerken, daß der Verkehr der Südbahn nur ungefähr den sechsten Theil desjenigen der Bötzbergbahn ausmacht (Bruttoertrag Fr. 6,400. — gegen

Fr. 36,000. —). Zur Bewältigung jenes Verkehrs bedarf es höchstens eines Fahrmateriales von Fr. 16,000 pro Bahnkilometer, so daß die Quote, welche von der Betriebsentschädigung durch Zins und Amortisation der Anschaffungskosten absorbirt wird, bei der Aargauischen Südbahn nur Fr. 1,600, bei der Bötzbergbahn dagegen Fr. 4000 pro Bahnkilometer beträgt. Bei dem geringen Verkehr der Südbahn sind selbstverständlich auch die Zugkrafts- wie die Stationsbedienungskosten viel geringer, als bei der Bötzbergbahn. Endlich ist zu berücksichtigen, daß ungefähr der dritte Theil der von der Centralbahn für die Strecke Ruppersweil-Aarau bezahlten Betriebsvergütung wegen des Bahnhofes Aarau wieder in die Centralbahnkasse zurückfließt, während mit Bezug auf Pratteln-Basel ein analoges Verhältniß zu Gunsten der Nordostbahn nicht besteht. Mag man die Sache betrachten, wie man will, so muß man zu dem Schlusse gelangen, daß die Entschädigung, welche die Nordostbahn für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Bötzbergbahn dermalen bezieht, — wenn wir auch dem Umstande, daß die Nordostbahn auf der Strecke Pratteln-Basel einzig die Transportkosten direkt zu bestreiten hat, volle Rechnung tragen — doch kaum um weniger als Fr. 400,000 zu gering sei. Selbstverständlich würde sich bei einer dießfälligen Mehrvergütung der Reinertrag der Bötzbergbahn entsprechend vermindern. Hiervon würde zwar allerdings die Nordostbahn auch betroffen, jedoch immerhin nur zur Hälfte, während sie jenes Opfer jetzt allein zu bringen hat. — Die Vertragsbestimmung, welche sich auf die Betriebsentschädigung bezieht, kann glücklicherweise zu jeder Zeit einjährig gekündigt werden.

Eine noch viel einschneidendere Wirkung auf das Rechnungsresultat der Nordostbahnunternehmung übt das zweite Moment, die über das wirkliche Bedürfniß hinausgehende Vermehrung des Fahrmateriales (Locomotiven und Wagen) aus, welcher in den letzten paar Jahren stattgegeben worden ist. Hier spielen nicht bloß die Betriebs-Ausgaben (die Auslagen für den Unterhalt sowie das Deperissement 2c.), sondern daneben auch noch die Verzinsung der Anschaffungskosten eine sehr große Rolle. Dieses Kapitel ist für die Beurtheilung der Situation unserer Unternehmung so wichtig, daß wir uns für verpflichtet erachten, die dießfälligen Verhältnisse etwas näher zu erörtern.

Mit der im Jahre 1871 erfolgten Vollendung der Linie Romanshorn-Constanz war das sogenannte Stammnetz der Nordostbahn vollendet. Dasselbe umfaßt eine Länge von 213 Kilometern, wozu noch die beiden Filialbahnen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg mit einer Betriebslänge von 86 Kilometern kommen. Die Gesammtlänge der von der Nord-

ostbahn betriebenen Linien hatte sich mithin am Ende des Jahres 1872 auf 299 Kilometer belaufen. Die bis zum Schlusse des letztern Jahres gemachten Anschaffungskosten für Locomotiven und Wagen dürfen in ihrer Gesammtheit auf Rechnung des alten Netzes gesetzt werden, während die spätern Anschaffungen auf Rechnung der neuen Linien fallen, von welchen, — da die übrigen unter allen Umständen frühestens nach Umfluß von einigen Jahren zum Betriebe gelangen werden — vorerst einzig die Linien Zürich-Glarus, Winterthur-Coblenz, Sulgen-Goßau und Niederglatt-Baden, sowie die Bötzbergbahn in Betracht zu ziehen sind. Die ebenfalls im Betriebe der Nordostbahn stehende Linie Effretikon-Hinweil besitzt ihr eigenes Fahrmaterial. Mit Bezug auf jene neuen Linien, die zusammen eine Betriebslänge von 218 Kilometern haben, war wohl schon von Anfang an ziemlich klar, daß deren durchschnittlicher Verkehr sich erst im Verlaufe einer längeren Reihe von Jahren bis zur Höhe desjenigen des alten Netzes entwickeln werde, und daß demgemäß auch das für dieselben benöthigte Fahrmaterial bei Weitem nicht so reichlich bemessen zu werden brauche, wie bei'm alten Netze. In der That wird auch der kilometrische Bruttoertrag des Gesammtnetzes, der im Jahre 1872 sich auf Fr. 33,580 belief und 1876 — bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 455 Kilometern — allerdings noch immer circa Fr. 33,500 betragen hatte, voraussichtlich im laufenden Jahre, bei einer Betriebslänge von 517 Kilometern, auf circa Fr. 30—31,000 zurückgehen. Bei der Bestellung des Transportmateriales für die neuen Linien hätte daher auf diese Verumständungen gehörige Rücksicht genommen werden sollen.

Ende 1872 hatten sich für das alte Betriebsnetz von 299 Kilometern, bei einem kilometr. Brutto-Ertrag von Fr. 33,580, die Anschaffungskosten für Locomotiven und Wagen im Ganzen belaufen auf Fr. 10,615,783 = Fr. 35,500 pro Bahnkilometer. In den Jahren 1873—1876 resp. 1877 kamen folgende neuen Anschaffungen zur Verrechnung:

	Locomotiven.	Wagen.	Total.
1873	Fr. 988,910	Fr. 807,401	Fr. 1,796,311
1874	„ 704,756	„ 1,938,252	„ 2,643,018
1875	„ 1,928,424	„ 2,621,562	„ 4,549,986
1876	„ 1,483,795	„ 2,715,525	„ 4,199,320
		Zusammen	Fr. 13,188,635

wodurch sich die Gesammtkosten der Locomotiven und Wagen auf Fr. 23,804,416 stellen, was auf 517 Kilometer vertheilt, ein Betreffniß ergiebt von Fr. 46,043.

Dieser ganz unverhältnißmäßigen Vermehrung der Anschaffungskosten für das Rollmaterial liegen in der Hauptsache drei Ursachen zu Grunde. In erster Linie ist man hinsichtlich der Menge derselben erheblich über das durch den Verkehr geforderte Maß hinausgegangen. Sodann wurden mit Bezug auf die Bequemlichkeit und die Eleganz der Personenwagen, sowie mit Bezug auf die Solidität der Konstruktion bei jenen Neuanschaffungen zum Theil größere Anforderungen gestellt, als in den frühern Jahren. Endlich wurden die Lieferungen größtentheils zu einer Zeit vergeben, wo die Fabrikpreise so ziemlich auf ihrer höchsten Höhe stunden, was um so mehr bedauert werden muß, als durchaus kein Bedürfniß vorlag, die Bestellungen schon damals in einem solchen Umfange zu machen, wie es geschehen ist.

Sicherlich wäre es mehr als genügend gewesen, wenn man das Rollmaterialbudget für das erweiterte Bahnnetz auf den kilometrischen Satz des alten Netzes, d. h. auf Fr. 35,500 fixirt hätte. Es wäre auch um so mehr angezeigt gewesen, sich innerhalb dieser Grenze zu bewegen, als bei einer etwa später zu Tage getretenen Unzulänglichkeit des Materiales eine Ergänzung ja leicht möglich gewesen wäre. In jenem Falle wäre unter diesem Titel allein eine Kapitalersparniß von rund Fr. 5,500,000 gemacht worden.

Untersuchen wir für das gesammte Betriebsnetz, wie sich die Kosten des Fahrmateriales, der kilometrische Brutto-Ertrag und die Fahrleistungen in den Jahren 1872 und 1877 zu einander verhalten, so gelangen wir, indem wir für die Ermittelung des Brutto-Ertrages nnd der Fahrleistungen pro 1877 die Schätzung der Direktion zu Grunde legen, zu folgenden Resultaten:

	1872.	1877.
Kilometr. Brutto-Ertrag	Fr. 33,580	Fr. 30,600
Fahrmaterial pro Bahnkilometer	Fr. 35,500	Fr. 46,043
Zugskilometer pro Kilom. Bahnlänge	6,586	5,657

Es ergibt sich mithin eine Verminderung
des kilometrischen Bruttoertrages um . . . . . . 8,9 Procent
der Fahrleistungen um . . . . 14,1 „
und dagegen eine Vermehrung
des Werthes des Fahrmateriales pro Kilom. um 29,7 „

Die Durchschnittskosten des Fahrmateriales betragen:

	1872	1877	Vermehrung
a. Auf 1000 Zugskilometer Fahrleistung	Fr. 5,391	Fr. 8,140	50 %
b. Auf Fr. 1000 Bruttoertrag	„ 1,057	„ 1,505	42 %

Mit den Anschaffungskosten des Rollmateriales stehen noch verschiedene anderweitige Kapitalauslagen im engsten Zusammenhange, da selbstverständlich auch für die nöthigen Einrichtungen zur Unterbringung und zum Unterhalt des betreffenden Materiales gesorgt werden mußte. Zu letzterm Behufe mußten nämlich auf mehreren Bahnhöfen die Bahngeleise vermehrt, sowie Locomotiv- und Wagenremisen erstellt und mußten außerdem auch die Reparaturwerkstätten vergrößert werden u. s. w. Unter diesen verschiedenen Titeln sind seit Anfang 1873 Kapitalverwendungen im Belaufe von Fr. 2,100,000 zur Verrechnung gekommen, welche Summe noch um den Betrag von ca. Fr. 500,000 erhöht wird, welcher als auf die Neuanschaffungen von Transportmaterial fallender Antheil an der Verzinsung des Baukapitales sowie an den Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personales zu Lasten des Bau-Konto's gebucht worden ist. Die durch die Fahrmaterialanschaffungen veranlaßten anderweitigen Kapitalauslagen beziffern sich demnach für die Jahre 1873 bis 1876 im Ganzen auf rund Fr. 2,600,000, wovon jedenfalls ein Betreffniß von allermindestens Fr. 500,000 auf das zu viel angeschaffte Material fällt.

Rechnen wir die Summen zusammen, welche direkte und indirekte für solche Neuanschaffungen von Fahrmaterial verausgabt worden, für die kein hinreichendes Bedürfniß vorhanden war, so erhalten wir:

Ausgaben für Locomotiven und Wagen	Fr. 5,500,000
Anderweitige Kapitalverwendungen	„ 500,000
Total:	Fr. 6,000,000,

wovon mehr als zwei Drittheile erst in den Jahren 1875 und 1876 verausgabt worden sind.

Dieser unnütze Kapitalaufwand, welcher einen Hauptantheil an der in den letzten Jahren stattgehabten und oft gerügten Anschwellung der Bauauslagen für das Stammnetz hat, verursacht der Unternehmung zum Zinsfuße von 6%, der leider unter den heutigen Umständen gerechnet werden

muß, eine jährliche Zinsauslage von Fr. 360,000 und lastet daneben noch wegen des Unterhaltes und des Deperissement's sowie der Bedienung des betreffenden Materiales sehr schwer auf der Jahresrechnung.

Fragt man sich, wie es möglich gewesen, daß unter den Augen des Verwaltungsrathes so enorme Ausgaben für Rollmaterial gemacht werden konnten, ohne daß derselbe dagegen sein Veto erhoben, so muß hierauf die Antwort gegeben werden, daß jene Gesellschaftsbehörde von den erfolgten Bestellungen jeweilen lediglich durch die gedruckten Geschäftsberichte, also ungefähr gleichzeitig mit den Aktionären, Kenntniß erhielt, d. h. immer erst zu einer Zeit, wo man es bereits mit einer vollendeten Thatsache zu thun hatte.

Wir haben oben gesehen, daß wenn der Betriebsdienst im Jahre 1876 noch auf demselben ökonomischen Fuße eingerichtet gewesen wäre, wie er es noch im Jahre 1871 war, alsdann für jenes Jahr sich an Betriebskosten eine Ersparniß ergeben hätte von . . . . . . Fr. 1,671,000. —

Rechnen wir die Ersparniß an Zinsen hinzu, die im Falle der Einhaltung normaler Grenzen bei den Fahrmaterial-Anschaffungen erzielt worden wäre, = ... „ 360,000. —

so erhalten wir als dießfällige Minderausgabe pro 1876 eine Summe von . . . . . . Fr. 2,031,000. —
= 5,2 Prozent des Stammaktienkapitales.

Endlich müssen wir bemerken, daß uns auch scheinen will, als gingen die Vorräthe an Schienen und Schwellen, sowie an Achsen, Rädern, Bandagen u. s. w. in der Regel über das Bedürfniß hinaus. Es geht dadurch der Unternehmung an Zinsen für den Ankaufswerth und an Auslagen für die Aufbewahrung viel Geld verloren.

Der Inventarwerth dieser Materialien hatte sich belaufen:

	Materialvorräthe			
	des Betriebs-Ingenieurs. Ende Juni.	der Hauptmagazin-verwaltung. Ende Juli.	der Reservestücke der Werkstätte. Ende August.	Total.
1871	Fr. 637,808	Fr. 592,196	Fr. 271,627	Fr. 1,501,631
1872	„ 839,238	„ 608,316	„ 402,399	„ 1,849,953
1873	„ 1,108,739	„ 665,671	„ 528,195	„ 2,302,605
1874	„ 1,320,609	„ 769,021	„ 686,216	„ 2,775,846
1875	„ 2,621,756	„ 876,095	„ 753,688	„ 4,251,539
1876	„ 3,005,418	„ 762,113	„ 738,656	„ 4,506,187

Laut der von der Direktion vorgelegten muthmaßlichen Jahresbilanz bezifferte sich Ende Dezember 1876 der Inventarwerth der Materialvorräthe auf Fr. 5,106,600, wovon Fr. 684,500 als Vorräthe für den Bahnbau bezeichnet sind. Die außerordentlich starke Vermehrung der Vorräthe des Bahningenieur's und der Werkstätte läßt sich durch den Hinweis auf die hinzugekommenen neuen Linien durchaus nicht genügend begründen, zumal bei den neuen Linien wie beim neuen Rollmaterial in den ersten Betriebsjahren das Bedürfniß der Erneuerungen und Reparaturen ein sehr geringes ist. Auch sind große Vorräthe am wenigsten in einer Zeit, wie die gegenwärtige, nothwendig, wo die so schwach beschäftigten Eisenwerke jede Bestellung in kürzester Frist ausführen können.

Im Hinblicke auf die erörterten Verumständungen müssen wir zu der Schlußfolgerung gelangen, daß eine der wesentlichsten Ursachen der unerfreulichen Situation, in welcher sich unsere Unternehmung gegenwärtig befindet, in den Betriebsverhältnissen liegt, und daß daher namentlich auch auf diesem Gebiete in nachdrucksamster Weise auf Besserung hinzuarbeiten ist.

II.

Nach dem in Betreff der Frage der Betriebsersparnisse von der Direktion erstatteten Bericht vom 24. Januar l. J. berechnet dieselbe die Totalersparniß, welche aus den von ihr theils bereits getroffenen, theils erst beabsichtigten sachbezüglichen Maßnahmen resultiren soll, für das Jahr 1877, in Vergleichung mit 1876, auf circa Fr. 1,100,000, wobei sie für die darauf folgenden Jahre noch eine größere Steigerung der Ersparnisse in Aussicht stellt.

Zur Erreichung jener Ersparnißziffer beabsichtigt die Direktion, in erster Linie einer namhaften Verminderung der Fahrleistungen stattzugeben. Während nämlich im Jahre 1876 die Zahl der zur Ausführung gelangten Locomotivkilometer 3,231,155 = 6,875 pro Bahnkilometer betragen hatte, soll im Jahre 1877, ungeachtet durchschnittlich 62,5 Bahnkilometer mehr im Betriebe stehen werden, als im Vorjahre, eine Reduktion der Locomotivkilometer auf 2,974,421 im Ganzen, also auf 5,586 pro Bahnkilometer erfolgen. Diese Fahrtenverminderung ist eine sehr bedeutende, und wir würden unsererseits großen Anstand nehmen, an-

zurathen, daß man hierin noch weiter gehe, indem ein Uebermaß von Oekonomie in dieser Richtung der Unternehmung leicht mehr Schaden als Nutzen bringen könnte. — Ueber die Zweckmäßigkeit der Details der im Fahrtenplane vorzunehmenden Aenderungen, vom Standpunkt der Verkehrsbedürfnisse aus betrachtet, wäre ein Urtheil nur auf Grund einer näheren Prüfung des ausgearbeiteten Fahrplanprojektes selbst möglich, das indessen uns nicht vorlag.

Von jener Ersparniß fällt der weitaus größte Theil auf das Kapitel „Transportdienst" und hängt hauptsächlich mit der eben besprochenen Verminderung der Fahrleistungen zusammen. Daneben sollen in Folge bereits vollzogener oder angeordneter Verminderung von Bahnwärterposten auch auf dem Kapitel der Bahnaufsicht eine Ersparniß von Fr. 100,000 gemacht werden. Weitere Ersparnisse auf diesen beiden Gebieten sowie beim Expeditionsdienst sind noch Gegenstand näherer Prüfung der Direktion; speziell mit Bezug auf den letztern Punkt werden jedoch keine gar glänzenden Aussichten eröffnet. Sodann wird noch auf die Möglichkeit einer etwelchen Ersparniß an Assekuranz-Ausgaben hingedeutet und die Hoffnung ausgesprochen, daß auch eine, von der Direktion bereits getroffene Anordnung, wonach das bloß in provisorischer Eigenschaft und im Taglohn auf den Bureaux der verschiedenen Dienstabtheilungen angestellte Personal hinsichtlich der Zahl und der Löhnungsverhältnisse inskünftig einer strengeren Kontrole unterstellt werden soll, einen guten finanziellen Erfolg haben werde.

Hinsichtlich des Bekleidungswesens hebt die Direktion hervor, daß von ihr gegenwärtig die Frage geprüft werde, ob sie nicht an die Stelle der Naturallieferung das französische System, welches die Bekleidung den Angestellten überbindet und die daherige Entschädigung in den Besoldungssätzen einbegreift, treten lassen solle, welche Aenderung voraussichtlich ein günstiges Resultat im Sinne der Verminderung der diesfälligen Ausgaben haben würde. Wir wollen uns hier weder gegen die Anwendung des französischen Systems und noch viel weniger gegen ein genaueres Studium dieser Frage aussprechen; dagegen müssen wir konstatiren, daß die in den letzten Jahren in dieser Rubrik eingetretene, unverhältnißmäßige Steigerung der Ausgaben durchaus nicht eine Folge des bei unserer Unternehmung von jeher bestandenen Systemes ist, sondern einzig auf Rechnung des Umstandes gesetzt werden muß, daß in neuerer Zeit angefangen wurde, den Beamten und Angestellten mehr und theilweise kostspieligere Kleidungsstücke zu verabreichen, und bei einigen der Letztern überdieß die Verwendungs-

dauer zu kürzen, woneben allerdings auch die angeordnete Vermehrung der Züge und Verstärkung der Zugsbegleitung gleichfalls vertheuernd eingewirkt hat. Bei gleicher Betriebslänge betrug die Betriebsausgabe für das Bekleidungswesen im Jahre 1872 Fr. 200, im Jahre 1875 dagegen Fr. 365 pro Bahnkilometer. Die erst im Jahr 1875 neu in Betrieb gesetzten Bahnkilometer fallen hiebei kaum in Rechnung, da die erste Bekleidungsausgabe für deren Personal übungsgemäß auf dem Baukonto verrechnet wurde.

Indem wir uns im Uebrigen hinsichtlich der von der Direktion angeordneten oder angebahnten Sparmaßnahmen zustimmend äußern, müssen wir hinwieder betonen, daß der ganz überwiegende Theil der von ihr angekündigten Ersparnisse lediglich im Wege der Verminderung der regelmäßigen Fahrleistungen erzielt werden will. Den wunden Fleck an der Betriebsverwaltung bildet nun aber nicht sowohl der Umstand, daß zu viel gefahren, als vielmehr die Thatsache, daß zu kostspielig gefahren und verwaltet wird. Letztere Erscheinung rührt, es herrscht darüber unter den Sachkundigen nur eine Stimme, davon her, daß die ganze Betriebsverwaltung, und zwar in allen ihren Zweigen, im Verlaufe der letzten 4—5 Jahre nach und nach auf einem allzu luxuriösen Fuße eingerichtet worden ist. Leider wurde der Abweg, auf welchen man in dieser Beziehung gerathen war, selbst dann noch nicht verlassen, als das Mißverhältniß zwischen Einnahmen und Ausgaben bereits beunruhigende Dimensionen angenommen hatte, und das Hinzutreten nicht voll rentirender neuer Linien schon in nächster drohendster Sicht stund.

Zur Rechtfertigung eines solchen Verfahrens kann die Sorge um den guten Ruf des Betriebes der Nordostbahn unmöglich geltend gemacht werden, denn dieser gute Ruf war schon zu einer Zeit fest begründet, als die Betriebsausgaben sich noch innert ganz normalen Grenzen bewegt hatten. Immerhin geben wir zu, daß der gerügte Uebelstand zum Theile auch dem Bestreben entsprungen ist, allen Ansprüchen eines rücksichtlich der Eisenbahnbedienung ziemlich verwöhnten Publikums möglichst gerecht zu werden.

Die Heilungsversuche der Direktion berühren nun aber den wunden Fleck mehr nur auf der Oberfläche; die eigentliche Wurzel des Uebels wird davon wenig betroffen. Und doch muß hier rasch und energisch eingeschnitten werden, wenn baldige und nachhaltige Besserung erfolgen soll.

Nach der Vorlage der Direktion werden die 2,974,421 Locomotivkilometer, welche im laufenden Jahre ausgeführt werden sollen, einen Betriebskostenaufwand erfordern von Fr. 9,329,000 = Fr. 3. 13 pro Locomotiv-

kilometer. Dieser Satz ist wesentlich höher als im Vorjahre und scheint uns überhaupt viel zu hoch zu sein. Es muß dabei namentlich berücksichtigt werden, daß derselbe die Ausgaben für die Erneuerung des Oberbaues und des Transportmateriales sowie auch für die Hauptreparaturen der Locomotiven nicht in sich begreift. Unseres Erachtens muß mit aller Kraft darauf hingearbeitet werden, daß sich jener Durchschnittssatz in kürzester Frist zum Mindesten auf Fr. 2. 90 ermäßigt, was einer weitern Ersparniß an Betriebskosten von jährlich Fr. 684,000 gleich käme. Selbst in diesem Falle werden die jährlichen Betriebsausgaben sich auf Fr. 16,230 pro Bahnkilometer stellen und bei einem kilometrischen Ertrag von Fr. 30,600 noch immer 53 Procent der Bruttoeinnahmen absorbiren. Man darf es daher auch bei dem Satze von Fr. 2. 90 noch nicht bewenden lassen, sondern muß als zweite Etape einen Satz von höchstens Fr. 2. 75 in's Auge fassen, welche eine fernere Ersparniß von Fr. 446,000 ergeben würde. Nur auf diesem Wege ist es möglich, die Unternehmung bald und nachhaltig zu rekonsolidiren und sie zu befähigen, auch für die Verkehrsinteressen später wieder so viel zu leisten, wie sie bis anhin geleistet hat.

Nach unserer Ansicht muß angestrebt werden, die Wiedergesundung der Unternehmung von innen heraus zu bewerkstelligen. Zum Behufe der Erreichung dieses Zieles ist jedoch eine durchgreifende Reform der Betriebsverwaltung unerläßlich. Dieser Reform müßte selbstverständlich eine gründliche, auch die bei andern größern, gut und ökonomisch verwalteten, Eisenbahnunternehmungen bestehenden Verhältnisse und Einrichtungen mitberücksichtigende, Prüfung vorangehen.

Es kann kaum in unserer Aufgabe liegen, in alle Details der vorzunehmenden Umgestaltung der Betriebseinrichtungen einzutreten. Immerhin aber erlauben wir uns in Nachstehendem eine Anzahl der wichtigsten Punkte zu bezeichnen, welche unsers Erachtens entweder einer Reform bedürftig sind oder die sonstwie zur Herbeiführung einer wesentlichen Verbesserung der Situation der Nordostbahnunternehmung dienlich sein können.

1) Bei der großen Ausdehnung, welche die Nordostbahnunternehmung erlangt hat, betrachten wir es als einen entschiedenen Uebelstand, daß in der Direktion nicht auch ein wissenschaftlich gebildeter und im Eisenbahnbau- und -Betrieb praktisch erfahrner Techniker höhern Ranges Sitz und Stimme hat. Dieser Mangel hat zur Folge, daß von der entscheidenden Stelle aus eine gehörige materielle Kontrole über die Vorschläge und Arbeiten der, einander vollständig koordinirten, Oberingenieure für den Bau, den Betrieb und das Maschinenwesen eigentlich nicht aus-

geübt wird, daß vielmehr jeder dieser Oberbeamten in seinem Wirkungskreise, soweit es wenigstens die technischen Fragen betrifft, so ziemlich unumschränkt Herr und Meister ist und etwaigen individuellen Liebhabereien leicht die Zügel schießen lassen könnte. Welche Summen hier in Frage kommen und welche ökonomischen Folgen allfällige Mißgriffe oder Ausschreitungen für die Unternehmung haben könnten, mag man am besten aus der Thatsache ermessen, daß die in den Jahren 1874 und 1875 gemachten Bauausgaben sich auf mehr als 50 Millionen Franken beziffern, und daß daneben die Ausgaben für diejenigen Abtheilungen des Betriebes, die mehr oder minder mit den technischen Verhältnissen zusammenhängen und darum den bezeichneten Betriebstechnikern unterstellt sind, alljährlich über Fr. 7,000,000 betragen. — Wir möchten daher eine Aenderung der Organisation in dem Sinne empfehlen, daß der Direktion ein tüchtiger und bewährter Techniker, wenn nicht als volles Mitglied, so doch wenigstens als technischer Beirath beigegeben werde. Dabei dürfte es zweckmäßig sein, die Geschäftsvertheilung so zu kombiniren, daß demselben, auch die Oberaufsicht und Oberleitung über die technischen Parthieen des Betriebsdienstes übertragen würde.

2) Die Ausgaben für die Bahnaufsicht und den Bahnunterhalt sind in den letzten Jahren, wie auch im Berichte der Direktion vom 24. Januar l. J. hervorgehoben ist, ganz unverhältnißmäßig gestiegen. Es ist dieses um so auffälliger, als die Ausgaben für die Erneuerung des Oberbaues nicht zu Lasten der Betriebsrechnung fallen, sondern aus dem Erneuerungsfond bestritten werden. Man wird daher unwillkürlich zu dem Schlusse geführt, daß auf diesem Gebiete nicht Alles so beschaffen sei, wie es sein sollte, worauf auch der Umstand hinzuweisen scheint, daß die Direktion in jüngster Zeit und fast auf einmal 82 Bahnwärterposten einziehen konnte. Wir unserseits wissen zwar die Vortheile wohl zu würdigen, welche in administrativer Hinsicht daraus erwachsen, wenn die Leitung der Bahnaufsicht und des Bahnunterhaltes für das ganze Netz in einer Hand vereinigt ist; allein auf der andern Seite sind die finanziellen Interessen, die hier im Spiele sind, viel zu groß, als daß nicht jene mehr sekundäre Rücksicht dagegen unbedingt in den Hintergrund treten müßte. Es dürfte daher am Platze sein, näher zu prüfen, ob nicht vom ökonomischen Standpunkt aus es zweckmäßiger wäre, mit Bezug auf die Bahnaufsicht und den Bahnunterhalt das Betriebsnetz in zwei Theile zu scheiden und für jeden Theil einen besondern, von demjenigen des andern Theiles unabhängigen, Bahnbetriebsingenieur aufzustellen. Der Durchführung dieser Maßregel werden sich namentlich dannzumal keinerlei sachliche Schwierig-

keiten entgegensetzen, wenn im Sinne der vorhin gemachten Anregung, die Oberaufsicht und Oberleitung über die technischen Abtheilungen des Betriebsdienstes einem technischen Mitgliede der Direktion zugeschieden wird.

3) Bei der gegenwärtigen Organisation nimmt das massenhafte Detail des täglichen Dienstes den Betriebschef oder Betriebsdirektor dermaßen in Anspruch, daß es selbst dem tüchtigsten, energischsten und gewissenhaftesten Manne nur mit Aufbietung aller Kräfte möglich wäre, stets den rechten Ueberblick über seinen Geschäftskreis zu haben und immer und überall rechtzeitig einzugreifen, wo es im Interesse der Verwaltung wünschenswerth wäre. Auch hier thut eine Aenderung in der Organisation dringend noth. Wir denken uns dieselbe ungefähr in der Weise, daß die Funktionen, die dermalen in der Hand des Betriebsdirektors vereinigt sind, inskünftig getrennt werden, indem für die Leitung des Transportdienstes und für die Leitung des Expeditions- und Stationsdienstes je ein besonderer Vorstand aufgestellt wird. Diese beiden Vorstände wären einander zu koordiniren und der Direktion, beziehungsweise den betreffenden Departementschefs derselben direkte zu unterstellen.

4) Eine ganz besondere Aufmersamkeit verdienen die Verhältnisse des Maschinen- und Werkstättendienstes, und zwar schon aus dem Grunde, weil diese Dienstzweige den bedeutendsten Einfluß auf die Gestaltung des Nettoergebnisses der Betriebsrechnung ausüben. Nach unserer Ansicht muß im Wege der Reorganisation dafür gesorgt werden, daß für das Maschinenwesen wie für die Werkstätten die direkte Leitung und Beaufsichtigung eine viel intensivere wird, als sie es gegenwärtig ist und auch die von der Direktion auszuübende Oberaufsicht inskünftig nicht bloß eine formelle, sondern auch eine materielle Bedeutung erlangt. Als erste nach dieser Richtung hin zu ergreifende Maßnahme möchten wir vorschlagen: die Leitung der Reparatur- und der Bauwerkstätte, die jetzt theils dem Maschinenmeister, theils dem Bahningenieur unterstellt sind, in einer Hand zu vereinigen und dieselbe einem, vom Maschinenmeister wie vom Betriebsingenieur unabhängigen, direkte unter der Direktion oder dem betreffenden Departementschef stehenden, bewährten Fachmanne zu übertragen. Die Reparaturwerkstätte, welche ausschließlich für den Dienst der Nordostbahn arbeitet, hatte Ende 1871 bei einer Betriebslänge von 299 Kilometer 345, Ende 1875 bei einer Betriebslänge von 418 Kilometer 545 Werkstättearbeiter.

5) Vergleicht man die enorme Summe, zu welcher die Ausgaben der Nordostbahn für Gehalte und Löhne angeschwollen sind, mit den entspre-

chenden Ausgaben früherer Perioden oder anderer Bahnunternehmungen, so gewinnt man die Ueberzeugung, daß man in diesem Kapitel bei der Nordostbahn, sowohl hinsichtlich der Zahl der Beamten und Angestellten, als deren Remunerirung, in neuerer Zeit allzuweit gegangen ist, und daß eine gründliche Revision hier dringend Noth thut. Die jährliche Ausgabe für Gehalte und Löhne für den bloßen Bahnbetrieb (also Dampfboote und Werkstätten gar nicht gerechnet), welche 1871 Fr. 2,510,481 betragen hatte, ist im Jahre 1875 auf Fr. 4,469,956 gestiegen. Die Vermehrung beträgt nicht weniger als 78 Procent, während die Zahl der durchschnittlichen Betriebskilometer sich nur von 289 auf 340, mithin bloß um 18 Procent, vermehrt hat und der kilometrische Bruttoertrag des ganzen Betriebsnetzes ungefähr gleich geblieben ist. Es läßt sich allerdings nicht bestreiten, daß jene Vermehrung zum Theil ihren Grund in allgemeinen Zeitverhältnissen hat oder durch Ursachen veranlaßt wurde, die nicht vom Willen der Verwaltung abhängig sind. — Bei Revision der Gehalte und Löhnungen wird man zunächst mit unerbittlicher Strenge darauf halten müssen, daß die überflüssigen oder ihrer Aufgabe nicht genügend gewachsenen Beamten und Angestellten aller Rangstufen entlassen oder in einen ihren Fähigkeiten angemessenern Wirkungskreis zurückversetzt werden. Sodann wird es unerläßlich sein, die Gehalts- und Lohnverhältnisse auch des übrigen Personales einer genauen Prüfung zu unterziehen und die betreffenden Gehalts- und Lohnsätze da, wo solches zur Zeit nicht der Fall ist, wo immer möglich, wenigstens annähernd auf das bei den andern Bahnverwaltungen übliche Maß zurückzuführen. Bei der so bedeutenden Zahl von Beamten und Angestellten wird auch eine mäßige Durchschnittsziffer der einzelnen Reduktionen für die Unternehmung schon eine ansehnliche Gesammtersparniß ergeben. Dem Personale der Nordostbahn kann im Allgemeinen ein rühmliches Zeugniß nicht versagt werden, und es schmerzt uns persönlich, eine Anregung machen zu müssen, die auf eine, hoffentlich bloß vorübergehende, Reduktion der bisherigen Bezüge desselben abzielt. Jenes Personal wird aber eingedenk sein, daß es auch die guten Zeiten der Nordostbahn mit durchlebt hat, und wir erwarten ferner von der Einsicht und Pflichttreue der einzelnen Beamten und Angestellten, daß diese in ihrem Diensteifer deßhalb nicht erkalten werden, wenn man jetzt, nachdem schlechtere Tage für die Unternehmung angebrochen, sich genöthigt sieht, auch sie in Mitleidenschaft zu ziehen. Wir sind davon um so mehr überzeugt, als dem Personale ja nicht entgehen kann, einerseits, daß je entschiedener man aus der gegenwärtigen unerquicklichen Situation herauszukommen trachtet, um so rascher auch die Wiedergesundung erfolgen wird, und anderseits,

daß im Falle des Mißlingens der Rekonsolidation sein Interesse ohne Zweifel noch stärker gefährdet wäre.

6) Es dürfte angemessen sein, hinsichtlich der Anlegung der Gelder der Unterstützungskasse für die Beamten und Angestellten der Unternehmung ein bestimmtes Regulativ aufzustellen, um zu verhüten, daß die Unterstützungskasse in Zukunft wieder von ähnlichen Verlusten betroffen wird, wie sie solche wegen der eingetretenen Entwerthung der Aktien der Nordostbahn jetzt zu erleiden hat. Wir wissen zwar ganz wohl, daß die Beschlußfassung über die Geldplacements in den einzelnen Fällen bisher stets von Vertrauensmännern der Beamten und Angestellten selbst ausgegangen ist und auch fernerhin solchen wird überlassen bleiben müssen. Auf der andern Seite aber ist nicht zu verkennen, daß ein Mitglied der Direktion von Amtes wegen der bezüglichen Kommission von Vertrauensmännern präsidirt und daß die Gesellschaft selbst auch sonst ein sehr hohes Interesse daran hat, daß die Gelder der Unterstützungskasse in möglichst vorsichtiger und solider Weise verwaltet werden. Aus diesem Grunde würden wir es auch nicht außer Weges halten, wenn die Gesellschaft diejenige Summe, welche durch eine Reduktion des Gehaltsetats der der Unterstützungskasse angehörigen Angestellten erspart wird, zunächst zur Ausgleichung des obenerwähnten Verlustes verwenden würde.

7) Wir haben schon weiter oben das Bekleidungswesen näher besprochen und bemerken daher hier nur noch, daß wir es für nothwendig halten, die Ausgaben für dasselbe wieder auf das frühere Verhältniß herabzumindern.

8) Wir betrachten es als selbstverständlich, daß auch die Verhältnisse des Dampfbootbetriebes mit in den Bereich der angeregten Untersuchung zu ziehen wären.

9) Ein sehr ergiebiges Feld für die Realisirung von Ersparnissen dürften auch die größern Bahnhöfe, ganz besonders aber der Bahnhof Zürich darbieten. Allein schon diejenigen Parthien des Bahnhofes Zürich, welche von der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen gemeinschaftlich benutzt werden, verursachen gegenwärtig eine jährliche Betriebsausgabe von nahezu anderthalb Millionen Franken, d. h. mehr als den siebenten Theil aller Betriebsausgaben der Nordostbahn. In dieser kolossalen Summe sind weder die Zinsen der betreffenden Baukapitalien, noch die Betriebskosten derjenigen Bahnhoftheile inbegriffen, welche in der ausschließlichen Benutzung der Nordostbahn stehen, wie z. B. Werkstätten, Imprägniranstalt, Magazine und Remisen, Lagerhäuser und

Lagerplätze, Baubureaux &c. Es würde sich gewiß im höchsten Maße lohnen, einen im Betriebe eines großen Bahnhofes bewanderten und mit den einschlägigen Verhältnissen anderer größerer Bahnhöfe genau bekannten Experten mit der Aufgabe zu betrauen, die Verhältnisse des Zürcher Bahnhofes, namentlich mit Beziehung auf die Geleiseverbindungen und die Geleisebedienung, das Abfertigungs- und Verladungs-Wesen, den Rangirdienst, die Bedienungseinrichtungen des Personenbahnhofes, die Beleuchtung u. s. w., u. s. w., einer gründlichen Untersuchung zu unterwerfen. Eine solche Untersuchung würde ohne allen Zweifel die Möglichkeit der Einführung vielfacher Verbesserungen und Ersparnisse nachweisen und vielleicht auch darthun, daß man mit der räumlichen Ausdehnung des Bahnhofes und der Geleise zu weit gegangen sei. Eine dringende Aufforderung zur Veranstaltung einer solchen Untersuchung scheint uns, ganz abgesehen von der finanziellen Situation der Unternehmung, besonders auch im Hinblicke auf die noch im Laufe dieses Jahres erfolgende Eröffnung der Linie Niederglatt-Baden vorzuliegen. Nach der Inbetriebsetzung dieser Bahn wird nämlich der ganze Güterverkehr von Winterthur und den weiter östlich gelegenen Gegenden nach der Mittel- und Westschweiz, beziehungsweise nach Basel, sowie umgekehrt, über jene Linie befördert werden, und also nicht mehr durch den Bahnhof Zürich gehen. In Folge hievon wird der letztere ganz erheblich entlastet werden, so daß dannzumal die Möglichkeit gegeben sein wird, durch zweckmäßige Umgestaltung des Dienstes und Modifikation oder Reduktion der Geleiseanlagen sehr bedeutende Ersparnisse auf den Bahnhofspesen zu machen. Ohne eine genauere Prüfung der Sachlage durch einen Experten in der angedeuteten Richtung steht zu besorgen, daß die erwähnte Entlastung des Bahnhofes Zürich für die Unternehmung hinsichtlich der Verminderung der Betriebskosten nicht von denjenigen günstigen Folgen begleitet sein werde, die im andern Falle wohl mit Bestimmtheit davon erwartet werden dürfen.

10) Als einige bescheidenere Quellen zur Realisirung von Betriebsersparnissen nennen wir in Kürze noch: Reduktion der Druck- und Insertionskosten sowie der Bureauspesen; größere Oekonomie in der Beleuchtung der Bahnhöfe; Revision der zirculirenden sog. Stationswagen; Beseitigung der I. Wagenklassen bei den Personenzügen von bloß lokalem Charakter; Modifikation der Anordnungen betreffend die sonntäglichen Dienstbefreiungen, worin, wenn wir nicht sehr irren, die Nordostbahn weiter gegangen ist, als jede der übrigen schweizerischen Bahnen.

11) Wir haben nachgewiesen, daß die Nordostbahn auf der Entschädigung für den Betrieb der Bötzbergbahn einen jährlichen Verlust von beiläufig Fr. 400,000 beziehungsweise der Hälfte dieser Summe erleidet. Die

beförderliche Revision des sachbezüglichen Vertrages scheint uns unbedingt geboten zu sein.

12) Nach dem unter'm 1. Mai 1874 mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Vertrag, betreffend die Gemeinschafts- und Konkurrenzverhältnisse der Zürichseebahnen, der Glatthal- und der Glarnerbahnen, ist u. A. bestimmt, daß die Vereinigten Schweizerbahnen sich an der Verzinsung und den Betriebskosten des Bahnhofes Zürich nach demjenigen Verhältnisse zu betheiligen haben, in welchem die Zahl ihrer in diesen Bahnhof ein- oder ausfahrenden Wagenachsen zur Gesammtzahl der ein- oder ausfahrenden Wagenachsen steht, wobei den Vereinigten Schweizerbahnen noch überdies die Vergünstigung zugestanden wurde, daß ihre diesfälligen Wagenachsen nur zu zwei Drittheilen in Ansatz zu fallen haben. Wie nun täglich wahrzunehmen ist, so werden im Dienste der linksufrigen Zürichseebahn die zur Aufnahme der auf dem Bahnhofe Enge einsteigenden, seeaufwärts gehenden, Passagiere bestimmten Personenwagen, sowie umgekehrt die von den seeabwärts kommenden Passagieren in Enge verlassenen Personenwagen mit den betreffenden Zügen leer zwischen den Bahnhöfen Zürich und Enge hin- und hergeführt. Abgesehen von den dießfälligen Traktionskosten hat diese Einrichtung die nothwendige Folge, daß die Vereinigten Schweizerbahnen hinsichtlich ihres Beitrages an die Verzinsung und die Betriebskosten in demjenigen Verhältnisse erleichtert werden, in welchem die Nordostbahn solche leere Wagen zwischen den Bahnhöfen Zürich und Enge hin- und herbefördert, was eine nicht unbedeutende Summe ausmachen muß. Wir irren uns schwerlich, wenn wir sagen, daß die Vereinigten Schweizerbahnen für alle ihre bezüglichen Personenwagenachsen kaum halb soviel an die bezeichneten Ausgaben beizutragen haben, als es auf jene leeren Wagen trifft. Es scheint uns, daß dieses Verhältniß mit aller Beförderung geändert werden sollte, sei es, daß man auf dem Bahnhof Enge selbst die erforderliche Anzahl von Reservewagen aufstellt oder sich mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen über eine ausnahmsweise Behandlung der zwischen jenen beiden Bahnhöfen kursirenden leeren Wagen nachträglich verständigt. Letztere Möglichkeit dürfte um so eher geboten sein, als der durch den Vertrag vom 1. Mai 1874 in Betreff der Vollziehung jener Bestimmungen auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der linksufrigen Zürichseebahn geforderte Spezialvertrag heute noch nicht abgeschlossen ist. — Wir können nicht unterlassen, an diesem Orte zu betonen, daß der Beitrag, den die Vereinigten Schweizerbahnen an die Kosten des Betriebes und der Verzinsung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich und des Bahnhofes Zürich zu leisten haben, im Ver-

hältniß zu den dießfälligen Gesammtkosten außerordentlich gering ist. Der betreffende Vertrag ist indessen bis Ende 1880 fest abgeschlossen.

13) Es ist namentlich auch im Interesse der Ersparniß von Kapitalzinsen auf thunlichste Verminderung der allzugroßen Vorräthe an Schienen und Schwellen sowie an Vorrathsmaterial der Werkstätten hinzuwirken. Soweit die vorhandenen Schienen und Schwellen nicht innerhalb der nächsten $1^1/2$ Jahre auf dem eigenen Betriebsnetz zur Verwendung zu kommen haben, sollte auf deren Veräußerung Bedacht genommen werden, wofern solches ohne unverhältnißmäßige Opfer geschehen kann.

14) Im I. Abschnitt haben wir nachgewiesen, daß unsere Gesellschaft für eine große Summe überflüssiges neues Transportmaterial besitzt, welche Ueberfülle sich in Folge der angeordneten und geplanten Fahrtenverminderung noch stärker fühlbar machen muß. Im Hinblick auf die große Kapitalsumme, die in diesem überflüssigen und darum entbehrlichen Material steckt und sehr theuer verzinset werden muß, schiene uns eine baldige Entledigung von demselben durch Verkauf oder, soweit solches nicht möglich, durch Vermiethung höchst wünschenswerth zu sein, selbst wenn dabei große Opfer gebracht werden müßten. Wir betrachten es übrigens als selbstverständlich, daß, so lange man an Ueberfluß von Transportmaterial leidet, nicht nur keine neuen Anschaffungen mehr gemacht werden sollen, sondern auch die im Betriebe in Abgang kommenden Locomotiven und Wagen nicht mehr zu ersetzen, dagegen deren Anschaffungskosten zu Lasten des Betriebes vom Bau-Konto abzuschreiben seien.

15) Wir halten für die Zukunft die regelmäßige Aufstellung von Jahresbudgets über alle Zweige der Betriebsverwaltung und deren Vorlage zur Gutheißung an den Verwaltungsrath im höchsten Grade für wünschenswerth, wenn schon die gegenwärtigen Gesellschaftsstatuten in dieser Beziehung dem Verwaltungsrathe keine Kompetenz einräumen. Im Fernern würden wir es von verschiedenen Gesichtspunkten aus für nützlich erachten, wenn auch die Betriebskosten, ähnlich wie es mit den Betriebseinnahmen geschieht, allmonatlich publizirt würden.

Mit den gemachten Anregungen haben wir namentlich den Zweck im Auge, die zur Wiederherstellung des Kredites der Nordostbahnunternehmung erforderliche Oekonomie in der Betriebsverwaltung auf einem Wege zu erreichen, auf welchem der Verkehr selbst möglichst wenig in Mitleidenschaft gezogen wird. Nach unserer unmaßgeblichen Meinung soll auf den Verkehr zur Erreichung jenes Zieles erst in zweiter Linie gegriffen werden.

Von einer Reform unserer Betriebsverwaltung auf angedeuteter breiter Grundlage glauben wir zuversichtlich ein finanzielles Resultat erwarten zu dürfen, welches die oben angeführten Ersparnißziffern übertrifft. Zur glücklichen Durchführung scheint uns aber nur eine Persönlichkeit geeignet zu sein, die neben allen nöthigen fachmännischen Kenntnissen und Erfahrungen, auch viel Takt, Energie und Ausdauer sowie die gehörige Autorität besitzt und die nicht durch die Erfordernisse des täglichen Dienstes in Anspruch genommen, sondern in der Lage ist, sich der Reformaufgabe längere Zeit ausschließlich widmen zu können.

Zürich, 19. Februar 1877.

Im Namen
der vom Verwaltungsrathe bestellten Kommission,
Der Berichterstatter:
G. Stoll.

Die Kommission besteht aus folgenden Mitgliedern des Verwaltungsrathes:

Dr. A. Escher.	Dr. Stoffel.	Dr. Römer.
G. Stoll.	Cramer-Wyß.	Rieter.
C. Jenny.	Haberstich.	Blank-Arbenz.

Beilage II.

Schweiz. Nordostbahngesellschaft.

Kommissionalbericht

an den Tit. Verwaltungsrath

betreffend

die Vermehrung der Betriebseinnahmen der Nordostbahn.

Bevor wir auf die Erörterung der Frage eintreten, ob und in welcher Weise etwa noch eine Vermehrung der Einnahmen aus dem bereits vorhandenen Verkehre erzielt werden könnte, glauben wir zur bessern Orientirung eine chronologische Vergleichung der in der Periode von 1860—1875 auf dem eigenen Bahnnetze der Nordostbahn beförderten Verkehrsquantitäten und der daherigen kilometrischen Einnahmebetreffnisse vorausschicken zu sollen:

Betriebs-Jahr	Durchschnittl. Bahnlänge	Transport-Quantitäten je auf die ganze Bahnlänge bezogen		Unmittelbare Betriebseinnahmen pro Kilometer			Durchschnittl. Einnahmebetreffniß pro Kilometer	
		Personen	Güter	vom Personen-Verkehr	vom Güter-Verkehr	vom Gesammt-Verkehr	für eine Person	für eine Tonne Güter
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	Cts.
1860	178	192,862	87,350	10,265	12,720	24,144	5,3	14,5
1861	178	220,056	134,430	11,433	17,364	29,852	5,2	12,3
1862	178	237,963	139,480	12,129	17,268	30,556	5,1	12,3
1863	178	247,411	124,200	12,802	15,994	29,981	5,2	12,8
1864	178	247,176	119,700	12,603	14,690	28,489	5,1	12,2
1865	178	275,700	147,800	13,567	16,633	31,459	4,9	11,2
1866	178	251,166	179,100	12,424	19,480	33,216	4,9	10,8
1867	178	252,347	180,500	12,408	21,039	34,830	4,9	11,6
1868	178	280,449	234,500	13,534	24,008	38,887	4,8	10,2
1869	181	294,430	190,900	13,738	21,016	36,071	4,7	11,0
1870	193	275,163	198,000	12,988	21,408	35,817	4,7	10,8
1871	203	343,017	261,600	15,018	27,315	43,979	4,4	10,4
1872	213	361,429	234,100	16,010	23,520	41,144	4,4	10,0
1873	213	385,046	250,900	17,092	25,030	43,717	4,4	10,0
1874	213	409,295	270,700	17,857	26,385	45,818	4,4	9,8
1875	230	426,390	268,000	18,247	26,745	46,535	4,3	10,0

Dieses Tableau gibt wohl das getreueste Bild der Verkehrsentwickelung der Nordostbahn. Wir ersehen daraus, daß zwar jeweilen mit der Verlängerung des Bahnnetzes in der Regel auch ein Rückgang des kilometrischen Bruttoertrages eingetreten ist, daß aber das frühere Ertrags-Niveau nicht nur rasch wieder erreicht, sondern stets noch überholt wurde. Für das Jahr 1876, in welchem das Bahnnetz eine viel größere Ausdehnung erhalten hat, als in irgend einem früheren Jahre, liegen die Ergebnisse im Detail noch nicht vor. Wir wissen indessen aus den monatlichen Publikationen der Betriebsergebnisse, daß in diesem Jahre der kilometrische Bruttoertrag von ca. Fr. 46,500 auf ca. Fr. 37,000 zurückgegangen ist, eine Erscheinung, welche lediglich dem Umstande zugeschrieben werden muß, daß im letzten Jahre eine Vergrößerung des Bahnnetzes bis auf 353 Kilometer stattgefunden hat, von denen im Jahresdurchschnitt 312 Kilometer im Betriebe stunden. Für das gegenwärtige Jahr ist ein fernerer Rückgang aus dem Grunde zu erwarten, weil im Laufe desselben die Betriebslänge des Netzes, einschließlich der nunmehr gleichfalls in das alleinige Eigenthum der Nordostbahn übergegangenen Linie Bülach-Regensberg, auf 392 Kilometer anwachsen wird. Nachher wird das Netz voraussichtlich für einige Jahre in diesem Bestande verbleiben. Wir dürfen daher alsdann auch wieder einer beträchtlichen Zunahme des kilometrischen Bruttoertrages entgegensehen, gestützt auf den Erfahrungssatz, daß neue Linien stets mehrere Jahre der Entwickelung bedürfen, bis deren Verkehr normale Proportionen erlangt hat.

Jene vergleichende Uebersicht zeigt im Fernern, daß während einerseits die kilometrische Gesammtbruttoeinnahme fast ohne Unterbruch von Jahr zu Jahr gestiegen ist, anderseits ein allmähliges Sinken des je auf einen Reisenden, beziehungsweise eine Tonne Güter fallenden kilometrischen Einnahmebetreffnisses stattgefunden hat. Man ist wohl berechtigt, hieraus den Schluß zu ziehen, daß die im Verlaufe der Zeit eingetretenen Taxerleichterungen zur Vermehrung des Verkehres und der Transporteinnahmen sehr wesentlich beigetragen haben.

Man könnte vielleicht Zweifel erheben, ob man, in der Absicht, den Verkehr zu beleben, nicht die Transporttaxen allzusehr ermäßigt habe. Die nachstehende Vergleichung der auf der Nordostbahn diesfalls bestehenden Durchschnittsverhältnisse mit denjenigen ihrer größern Nachbarbahnen dürfte, soweit es den Güterverkehr angeht, geeignet sein, solche Zweifel zu zerstreuen.

Durchschnittlich hat durchfahren			Durchschnittliche Einnahme	
Jede Person	Jede Tonne Güter		pro Personenkilometer	pro Tonnenkilometer
Kil.	Kil.		Cts.	Cts.
20	52	Schweiz. Nordostbahn 1875	4,3	10
28	64	„ Centralbahn „	5,11	9,2
21	42	Verein. Schweizerbahnen „	4,5	12
22	70	Badische Staatsb. 1874	4,7	7
24	81	Württbg. „ „	4,5	8,2
33	134	Bayerische „ „	5,2	7,1

Aus diesen Zahlen ergiebt sich, daß auf der Nordostbahn die Personentaxen im Durchschnitt wohlfeiler sind, als auf den übrigen zur Vergleichung gezogenen Bahnen, während hinwieder, mit Ausnahme der Vereinigten Schweizerbahnen, die andern Bahnen billigere Taxen für die Güterbeförderung haben.

Indem wir zur Besprechung der Tarifverhältnisse für die einzelnen Verkehrszweige übergehen, werden wir dabei zu untersuchen haben, ob und inwieweit etwa die dermalen zur Anwendung kommenden Taxsätze zu niedrig sein mögen. Daneben werden wir auch Gelegenheit finden, uns über die von der Direktion in Vorschlag gebrachten Modifikationen zu äußern. Im Allgemeinen müssen wir indessen schon an diesem Orte bemerken, daß die Frage der Transporttarife die schonendste Behandlung erheischt und daß man namentlich bei Taxerhöhungen mit äußerster Vorsicht zu Werke gehen muß.

Personenverkehr.

Eine Durchschnittseinnahme von 4,3 Cts. per Personenkilometer darf unbedingt als zu niedrig bezeichnet werden, zumal wenn man die großen Leistungen der Nordostbahn zu Gunsten der Personenbeförderung mitberücksichtigt. Fragen wir den Ursachen nach, welche den Rückgang des Einnahmendurchschnittes von 5,3 Cts. im Jahre 1860 auf 4,3 Cts. im Jahre 1875 veranlaßt haben, so finden wir, daß sie theils in der im Jahre 1871 erfolgten bedeutenden Herabsetzung der Rückfahrtstaxen, ganz besonders aber in der seit 1860 stattgehabten außerordentlichen Zunahme der Abonnementsfahrten liegen. Die Zahl der Fahrten im Abonnement, welche im Jahre 1860 blos 62,408 = 4,7% der Gesammtpersonenfrequenz be-

tragen hatte, ist bis und mit dem Jahre 1875 auf 705,090 = 15,7% der Gesammtpersonenfrequenz gestiegen. Bei den beispiellos niedrigen Abonnementstaxen mußte eine derartige Steigerung der Abonnementsfahrten den allgemeinen Taxdurchschnitt mit Nothwendigkeit ganz wesentlich herabdrücken. Läßt man bei Ermittelung der Personenkilometer-Einnahme die Abonnementsfahrten in Transportquantitäten und Ertrag außer Rechnung, so stellt sich ein Durchschnitt von 4,6 Cts. heraus, ein Durchschnittssatz, der durchaus nichts Auffälliges mehr an sich hat.

Nebenbei bemerken wir noch, daß die meist nur auf kurze Strecken lautenden Abonnementsbillets auch den Distanzdurchschnitt der Personenfahrten sehr ungünstig beeinflussen.

Die Direktion scheint die von uns geäußerte Ansicht, daß man mit den Taxerhöhungen nur höchst behutsam vorgehen dürfe, gleichfalls zu theilen. Wenigstens beschränken sich die von ihr bereits vollzogenen, wie die erst beantragten Erhöhungen auf den Personenverkehr und bewegen sich auch hier nur innert bescheidenen Grenzen.

Neben den eben erwähnten Taxerhöhungen schlägt die Direktion mit Bezug auf gewisse Linien sodann noch eine veränderte Taxberechnung vor. Mit Ausnahme der Konzessionen für einige der neuen Linien enthalten nämlich die Nordostbahn-Konzessionen die Bestimmung, daß der Tarifberechnung die S c h w e i z e r s t u n d e als Längeneinheit zu Grunde zu legen sei und daß Bruchtheile von halben Stunden jeweilen auf ganze halbe Stunden aufwärts abgerundet werden dürfen. Einige der neuern Konzessionen schreiben dagegen als Längeneinheit den K i l o m e t e r vor und gestatten die Abrundung von Bruchtheilen je nur bis zur Höhe eines ganzen Kilometers. Im Interesse der Vereinfachung will nun die Direktion der Taxenberechnung für den Personenverkehr überall das Kilometermaß zu Grunde legen und die Abrundung von Bruchtheilen jeweilen nur bis auf einen ganzen Kilometer vornehmen. Es wären sonach die zur Zeit noch auf Stunden basirten Personentaxen in diesem Sinne umzurechnen. Dabei sollen für die betreffenden Linien die auf Stunden lautenden Normalsätze möglichst genau in die kilometrischen Betreffnisse umgesetzt werden, während hinwieder bei denjenigen Linien, bei denen durch die Konzessionen die Kilometertaxen bereits vorgeschrieben sind, einfach die letztern angewendet werden. In Folge dieser Umrechnungsoperation wird sich in den Einnahmen vom Personenverkehr ein Ausfall ergeben, der nach den Berechnungen der Direktion für den internen und den direkten Verkehr zusammen im Maximum

auf Fr. 68,000 zu veranschlagen ist. Eine Ausgleichung dieses Ausfalles will die Direktion dadurch erzielen, daß bei solchen neuen Linien, wie z. B. bei der linksufrigen Zürichseebahn, bei denen man auch bei den Taxen für die einfache Fahrt unter das konzessionsgemäße Maß hinabgegangen ist, dieselben auf das letztere erhöht werden sollen. In Folge dessen kann dann auch einer entsprechenden und hinlänglich begründeten Wiedererhöhung der Dampfboottaxen auf dem Zürichsee stattgegeben werden.

Wir haben gegen die dießfälligen Vorschläge der Direktion, bei welchen sich vom finanziellen Standpunkte aus die Vortheile und Nachtheile gegenseitig kompensiren, keine Einwendung zu erheben.

Eine noch weiter gehende Erhöhung der Taxen für die einfache Fahrt wäre, ohne eine entsprechende Modifikation der Konzessionen nicht zulässig. Die Bundesbehörden dürften jedoch Konzessionsveränderungen zu diesem Behufe um so weniger bewilligen, als die fraglichen Taxen, wenn man von den Schnellzügen absehen will, als hoch genug bezeichnet werden dürfen.

Was die Taxen für die Hin- und Rückfahrtbillets anbetrifft, so wurden dieselben im Jahre 1871 sehr erheblich reduzirt, indem damals der durch die Konzessionen vorgeschriebene Rabatt von 20% auf 35, beziehungsweise auf 40% erhöht worden ist. Diese Maßregel hatte den besten finanziellen Erfolg. Anstatt der vielfach befürchteten Mindereinnahme resultirte aus derselben eine ziemlich bedeutende Mehreinnahme, wie aus den von der Direktion gelieferten statistischen Nachweisen ganz unzweifelhaft hervorgeht. Im Jahre 1874 wurde sodann für die Hin- und Rückfahrten durch die Erhöhung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrtsbillets von einem auf zwei Tage eine weitere bedeutende Erleichterung eingeführt, welche Erleichterung indessen, wenn auch vom Publikum lange ersehnt, für die Unternehmung ohne Zweifel eine nicht unbeträchtliche Einbuße zur Folge gehabt hat.

Da die Reduktion der Taxen für die Rückfahrtsbillets sich im Ganzen finanziell durchaus bewährt hat, so wäre es nicht rathsam, mit diesen Taxen einfach wieder auf die frühere Höhe zurückzugehen. Dagegen dürfte es ungefährlich sein, eine mäßige, ungefähr die Mitte zwischen den früheren und den jetzigen Taxen haltende Erhöhung eintreten zu lassen. — Nach den von der Direktion an den Verwaltungsrath gerichteten sachbezüglichen Anträgen sollen die Taxen für die Hin- und Rückfahrtbillets nach folgenden Grundsätzen erhöht werden:

a) Für Distanzen bis auf 12 Kilometer wird auf der doppelten einfachen Taxe der in den Konzessionen vorgeschriebene Rabatt von 20% gewährt;

b) Vom 13. Kilometer an ist für ein Retourbillet I. Klasse die addirte Taxe eines einfachen Billetes I. und III. Klasse, für ein solches II. Klasse die Taxe eines einfachen Billets I. Klasse und für ein solches III. Klasse die Taxe eines einfachen Billets II. Klasse zu berechnen.

Die Direktion berechnet den aus dieser Taxerhöhung resultirenden Mehrertrag, einschließlich der Linie Zürich-Zug-Luzern, auf Grund der Frequenz von 1875 auf Fr. 218,000. In dieser Berechnung ist der Verkehr der erst im Jahr 1876 neu eröffneten Linien nicht inbegriffen.

Ohne Zweifel wird die Erhöhung eine etwelche Frequenzverminderung zur Folge haben. Immerhin aber halten wir dafür, daß man nichtsdestoweniger auf einen jährlichen Mehrertrag von mindestens Fr. 200,000 hoffen könne.

Auch nach dieser Erhöhung wird die Nordostbahn von allen schweiz. Eisenbahnen noch immer die wohlfeilsten Retourtaxen haben.

Jener Antrag scheint das von uns als zulässig bezeichnete Maß der Erhöhung so ziemlich einzuhalten. Wir sprechen daher unsere Zustimmung zu demselben aus. Dabei können wir jedoch nicht umhin, ernstlich davor zu warnen, mit der Erhöhung etwa noch weiter zu gehen, da wir überzeugt sind, daß solches vom Uebel wäre. Es wird sich vielmehr nach Einführung der von der Direktion beantragten Taxerhöhung empfehlen, den Einfluß, den diese Maßregel auf die Frequenz ausübt, recht sorgfältig zu verfolgen.

Die Abonnementstaxen für tägliche Fahrten waren auf der Nordostbahn von jeher viel zu niedrig. Sie decken die Selbstkosten der Verwaltung von ferne nicht. Die Direktion hat zwar auf 1. Januar l. J. bereits eine Erhöhung eintreten lassen, aber durchaus noch nicht in genügendem Maße. Folgende Vergleichung zwischen den neuen Jahres-Abonnementstaxen der Nordostbahn für tägliche Fahrten und den entsprechenden Taxen der Schweizer. Centralbahn dürfte dieses am besten darthun.

Transportdistanz.	Taxe für ein Jahresabonnement für 360 Hin- und Rückfahrten in Wagen 3. Klasse.	
	N. O. B.	S. C. B.
5 Kilometer	Fr. 25	Fr. 36
10 "	" 47	" 72
15 "	" 70	" 108
20 "	" 92	" 144
25 "	" 115	" 180
30 "	" 137	" 216
35 "	" 160	" 252
40 "	" 182	" 288
45 "	" 199	" 324
50 "	" 216	" 360
60 "	" 250	" 432
70 "	" 284	" 504
80 "	" 314	" 576
90 "	" 341	" 648
100 "	" 363	" 720
u. s. f., u. s. f.		

Wir müssen uns daher mit aller Entschiedenheit für die Zulässigkeit und Nothwendigkeit einer weitern Erhöhung der Abonnementstaxen für tägliche Fahrten aussprechen. Wir möchten eine Erhöhung des Abonnementstarifes, soweit es die täglichen Fahrten in 12, resp. in 6 und in 3 Monaten betrifft, um weitere 40—50 Prozent unbedingt empfehlen. Es würde dieses eine jährliche Mehreinnahme von Fr. 60—70,000 ergeben. Dabei würde die Nordostbahn trotzdem noch immer zu denjenigen Bahnen gehören, welche die wohlfeilsten Abonnementstaxen besitzen.

Die sämmtlichen oben besprochenen Tarifänderungen können durchgeführt werden, ohne daß dazu eine Abänderung der Konzessionsvorschriften oder die Zustimmung der Bundesbehörden vonnöthen wäre.

Bei diesem Anlasse können wir nicht umhin, auch die Wünschbarkeit zu betonen, das Freikartenwesen auf möglichst enge Grenzen zurückzuführen. Wir wissen zwar ganz wohl, daß die hieraus resultirende Mehreinnahme nicht sehr hoch anzuschlagen wäre und daß hier eine einzelne Bahnverwaltung nicht viel auszurichten vermag. Allein es läßt sich nicht läugnen, daß mit dem System der Freikarten gewisse Mißbräuche verbun-

den sind, daß ferner die Zahl dieser Karten bereits eine ungebührlich große ist und sich noch immer vermehrt, und daß endlich in dem zwischen den verschiedenen Bahnverwaltungen stattfindenden Freikartenaustausch eine rechte Reziprozität nicht besteht. Jede Verminderung dieser Karten muß als Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes angesehen werden. Eine Aenderung des bisherigen Systems wird sich nur im Benehmen mit den übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen bewerkstelligen lassen. Die Initiative dafür wird aber von irgend einer Seite ergriffen werden müssen, wenn in Sachen überhaupt etwas geschehen soll.

Gepäckverkehr.

Für den Transport von Gepäck erhebt die Nordostbahn, wie alle übrigen schweizerischen Bahnen, die höchste konzessionsgemäß zulässige Taxe, nämlich 5 Centimes pro Kilometer und 100 Kilogramm.

Der Gepäcktransport ist für die Bahnverwaltungen verhältnißmäßig sehr kostspielig und der Ertrag dieses Verkehrszweiges reicht bei denjenigen Bahnen, die nicht einen namhaften Touristenverkehr besitzen, kaum zur Deckung der Selbstkosten aus. Eine Erhöhung der Gepäcktaxe auf die Höhe des Satzes der Badischen, Württembergischen und Bayerischen Staatsbahnen, d. h. auf 7 Centimes pro Kilometer und 100 Kilogramm, wäre daher gewiß vollkommen gerechtfertigt. Bei dem allgemeinen Nothstande der schweizerischen Eisenbahnen würde wohl das Begehren um eine entsprechende Abänderung der Konzessionen um so weniger auf Widerstand stoßen, als die Maßregel den Lokalverkehr nur wenig berühren würde. Für die Nordostbahn würde sich daraus eine jährliche Mehreinnahme von mindestens Fr. 100,000 ergeben.

Güterverkehr.

Die Selbstkosten, welche, abgesehen von der Verzinsung des Anlagekapitales, mit der Beförderung einer gegebenen Gütermenge für die transportirende Bahnverwaltung verbunden sind, bestehen bekanntlich einerseits aus Kosten, die im Verhältniß zu der Länge des Weges stehen, den das Gut zurückzulegen hat, anderseits in Kosten, welche von dieser Weglänge ganz unabhängig sind. Zu den letztern gehören die Ausgaben für die Centralverwaltung, für die Expedition, Verrechnung und Kontrolirung der Sendung, für die Bereitstellung der Wagen und die Verladung der Güter, für das Rangiren der Bahnzüge, für den Unterhalt und die Beaufsichtigung der Gütergeleise u. s. f., u. s. f. — Je nachdem es sich um ein größeres oder kleineres Transportquantum handelt und je nachdem die Verladung von der Bahnverwaltung zu besorgen ist oder nicht, belaufen sich die

Selbstkosten der Bahn schon auf mindestens Fr. 1 bis Fr. 2 per Tonne, noch bevor das Gut wirklich zum Transport gelangt.

Dieses Moment wird anderwärts bei Feststellung der Tarifnormen für den Gütertransport gebührend berücksichtigt, indem die Bahnunternehmungen überall befugt sind, zu den proportional der Weglänge zu berechnenden eigentlichen Transporttaxen hinzu, unter dem Titel von „fixen Zuschlägen" oder „Expeditions-Gebühren" oder „frais de manutention et de gare" ꝛc. ꝛc., noch gewisse feste Sätze zur Anrechnung zu bringen. Nur die Schweiz macht hievon eine Ausnahme. Abgesehen von den frühern kantonalen Konzessionen für die Bahnlinien der Westschweiz, stellen nämlich die schweizerischen Konzessionen neben dem Gewichte einzig die Transport-Distanz als bestimmenden Faktor für die Taxenberechnung auf. Wenn in frühern Zeiten ein solches Tarifprinzip in den kantonalen Behörden sich Geltung verschaffen konnte, so läßt sich dieses allenfalls mit der geringen Erfahrung entschuldigen, die man bei uns im Eisenbahnwesen damals noch hatte. Leider hat aber auch die in neuerer Zeit von den Bundesbehörden aufgestellte sogenannte „Normalkonzession" für die Taxenberechnung einzig das Moment der Transportdistanz als maßgebend erklärt und überdieß hinsichtlich der Tarifirung der Gütertransporte Vorschriften gegeben, welche ganz geeignet sind, die Nachtheile dieses einseitigen Prinzipes noch schärfer hervortreten zu lassen, sowie den für die Bahnverwaltungen wie für das Publikum gleich unerträglich gewordenen Tarifwirrwarr im Güterverkehr noch wesentlich zu erhöhen.

Die Taxbestimmungen der Normalkonzession sind der Art, daß die Bahnverwaltungen, mit geringen Ausnahmen, auf allen Transporten, die nicht mindestens eine Länge von 20 Kilometern durchlaufen, effektiven Schaden erleiden. Bei diesem Stande der Dinge sind übrigens die kleineren Bahnunternehmungen verhältnißmäßig noch schlimmer daran als die größern, indem sie weniger als die letztern in der Lage sind, durch höhere Belastung der Transporte auf längere Distanzen sich einen Ersatz für den Verlust zu verschaffen, den sie auf den Transporten auf kürzere Distanzen erleiden.

Ohne Zweifel haben unsere Gesetzgeber bei Annahme jenes ebenso unbilligen, als einseitigen Tarifprinzipes geglaubt, dadurch im Allgemeinen wohlfeile Taxen für den Waarenverkehr zu konstituiren und demnach die Interessen des Verkehres am besten zu fördern. Wir sind aber überzeugt, daß damit eher das gegentheilige Resultat erzielt worden ist. Die Badischen, Württembergischen und Bayerischen Staatsbahnen z. B. belasten,

wie alle übrigen ausländischen Bahnen, die Gütertransporte neben der nach der Weglänge bemessenen eigentlichen Transportgebühr noch mit einem ziemlich hohen fixen Zuschlage, in Folge dessen die Transporte auf kurze Distanzen namhaft höher tarifirt werden, als auf den schweizerischen Bahnen. Trotz dieses Umstandes beziffert sich, wie wir aus obiger Vergleichung gesehen haben, bei jenen Staatsbahnen das durchschnittliche Einnahmebetreffniß pro Tonnenkilometer bloß auf 7—8,2 Centimes, während sich dasselbe bei der Nordostbahn, der Centralbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen auf 9,2—12 Centimes beläuft. Die Differenz rührt hauptsächlich davon her, daß auf den genannten Staatsbahnen die Transporte auf lange Strecken nicht, wie es bei den schweizerischen Bahnen der Fall ist, die Zeche für die Transporte auf kurze Strecken zahlen müssen.

Jenes Tarifprinzip stellt sich somit nicht bloß als unbillig gegenüber den Bahnunternehmungen, sondern gleichzeitig auch als irrationell vom Gesichtspunkte der Verkehrsinteressen aus dar.

Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse dürfte es sich wohl empfehlen, die Bundesbehörden zu einer Abänderung der Konzessionsbestimmungen in dem angedeuteten Sinne anzugehen. Die Unterstützung eines solchen Gesuches Seitens der übrigen schweizer. Bahnverwaltungen würde gewiß nicht fehlen.

Bei jener Aenderung müßte dann auch darauf Bedacht genommen werden, die Konzessionsvorschriften betreffend die Klassifizirung der Güter in einer Weise zu formuliren, bei welcher die Adoption des von den deutschen Bahnverwaltungen in jüngster Zeit vereinbarten Klassifikationssystemes, dem im Wesentlichen das Prinzip der Wagenraumausnützung zu Grunde liegt, zulässig wäre. Nur auf diesem Wege wird es nämlich möglich werden, im Gütertarifwesen der schweizerischen Bahnen die schon so lange und schmerzlich vermißte Ordnung und Einfachheit endlich herzustellen.

Wir erwarten zwar von einer derartigen Umgestaltung der Gütertarife nicht gerade einen wesentlich höheren Ertrag des bereits bestehenden Verkehres. Dagegen sind wir überzeugt, daß die Einführung des angeregten einfachern und rationellern Tarifsystemes in sehr kurzer Zeit eine namhafte Vermehrung des Güterverkehres im Allgemeinen und damit auch der daherigen Einnahmen zur Folge haben werde, von den Ersparnissen, die damit für den Expeditions- und den Kontroledienst verbunden wären, gar nicht zu reden.

Viehverkehr.

Die in den Konzessionen aufgestellten Maximaltaxen für die Beförderung von Vieh sind, soweit es sich um Einzelnstücke handelt, offenbar zu niedrig, indem die dießfälligen Sätze für die meisten Fälle unter den Selbstkosten der transportirenden Verwaltung stehen. Die Sache ist an sich nicht gerade von einer kapitalen Bedeutung. Allein wenn man ohnehin wegen Modifikation einzelner in den Konzessionen enthaltener Tarifvorschriften an die Bundesbehörden sich wenden sollte, so wäre es wohl auch am Platze, eine veränderte Tarifirung der Einzeltransporte von Vieh, und zwar eine Tarifirung nach den bei den Bahnen unserer Nachbarländer diesfalls geltenden Grundsätzen, anzustreben.

Wie uns zur Kenntniß gekommen, so steht die Direktion im Begriffe, einer Erhöhung der Gebühren für die Getreidelagerung in Romanshorn stattzugeben. Wir können dieses Vorgehen nur billigen, da der Ertrag der Lagerhäuser in Romanshorn zur Bestreitung der mit der Getreidelagerung verbundenen Kosten bei Weitem nicht ausreicht und da überdies die Lagergebühren erheblich niedriger sind, als auf den in Betracht fallenden Konkurrenzplätzen. Die beabsichtigte Gebührenerhöhung dürfte einen jährlichen Mehrertrag von beiläufig Fr. 20,000 liefern.

Zu Handen der Direktion möchten wir dann noch die Prüfung der Frage empfehlen, ob nicht eine Revision des Camionnage-Tarifes für Zürich und Ausgemeinden angezeigt wäre. Einzelne Sätze dieses Tarifes erscheinen, namentlich in Vergleichung mit denjenigen von Basel, als zu niedrig. Auch stehen die Camionnage-Gebühren nach den einzelnen Ausgemeinden nicht ganz im richtigen Verhältniß zu den bezüglichen Entfernungen.

Einige der von uns in Anregung gebrachten Tarifveränderungen setzen eine entsprechende Modifikation der Konzessionsbestimmungen und damit die Mitwirkung der Bundesbehörden zu deren Durchführung voraus. Im Hinblicke auf frühere Erfahrungen mag man vielleicht die Frage aufwerfen, ob die Bundesbehörden einem solchen Ansinnen diesmal ein willigeres Ohr leihen würden, als sonst. Wir unserseits glauben diese Frage bejahen zu dürfen. Erscheinungen, wie sie nun sogar auch bei der Nordostbahn zu Tage getreten, fordern gewiß jeden Vaterlandsfreund zum ernstesten Nachdenken über die Konsequenzen der schweizerischen Eisenbahnpolitik auf und legen den Behörden in gebieterischer Weise die Pflicht nahe, im allseitigen

Landesinteresse zur Herbeiführung gesunderer Verhältnisse auch ihrerseits in guten Treuen mitzuwirken. Mit einziger Ausnahme einer kleinen Luxusbahn sind nunmehr alle schweizerischen Eisenbahnunternehmungen in mehr oder minderem Grade nothleidend. Welche Folgen ein solcher Zustand für unsern Volkswohlstand haben muß, ist unschwer zu ermessen, wenn man sich vergegenwärtigt, daß das in unsern Eisenbahnunternehmungen engagirte Kapital kaum weniger als einen Achttheil unseres gesammten Nationalvermögens repräsentirt. Eine Industrie, bei welcher so ungeheure Summen betheiligt sind, hätte gewiß für sich schon allein vollen Anspruch auf die landesväterliche Fürsorge. Nun fällt aber bei den Eisenbahnen noch weiter in Betracht, daß, wenn diese Instrumente des Verkehres finanziell so geschwächt bleiben, daß sie die berechtigten Anforderungen des Verkehrs nicht mehr gehörig zu befriedigen vermögen, alsdann nach und nach alle anderen Zweige der volkswirthschaftlichen Thätigkeit in Mitleidenschaft gezogen werden und in Folge hievon namentlich auch das übrige Immobiliarvermögen unseres Landes im Werthe bedeutend sinken muß. Angesichts solcher Verhältnisse wäre es eine eigentliche Versündigung an der Landeswohlfahrt, wenn die Bundesbehörden dem Bestreben der Bahnverwaltungen auf Verbesserung ihrer finanziellen Situation nicht bereitwillig Vorschub leisten würden, zumal da, wo es, wie im vorliegenden Falle, geschehen kann, ohne daß dadurch andere berechtigte Interessen irgend erheblich geschädigt werden.

Wir schließen unsere Berichterstattung mit folgenden Vorschlägen:

1) Es sei den Anträgen der Direktion vom 6. und 11. Februar a. c., betreffend:

a) die Erhöhung der Personentaxen doppelter Fahrt und die theilweise Anwendung eines andern Billetsystems für die Doppelfahrten, und

b) die Umrechnung der nach Stunden erstellten Personentarife auf Kilometerdistanzen und die hiefür in Anwendung zu bringenden Grundtaxen,

die Genehmigung zu ertheilen.

2) Es sei auf den nächsten zulässigen Termin einer weiteren Erhöhung der Taxen für tägliche Fahrten bei den drei-, sechs- und zwölfmonatlichen Abonnements im Sinne der in diesem Berichte enthaltenen näheren Ausführungen stattzugeben und die Direktion daher einzuladen, dem Verwaltungsrathe mit Beförderung eine diesfällige Vorlage zu machen.

3) Die Direktion sei einzuladen, unter Kenntnißgabe an die übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen, bei den Bundesbehörden die geeigneten Schritte zu thun, um in der in dem gegenwärtigen Kommissionalberichte näher erörterten Richtung eine Abänderung der Konzessionsvorschriften betreffend die Gepäck-, Güter- und Viehtransporttaxen zu erwirken.

4) Die Direktion sei einzuladen, die Frage der Zweckmäßigkeit einer Revision der Camionnage-Gebühren für Zürich und Umgebung zu prüfen und gutscheinende Modifikationen derselben von sich aus zu verfügen.

5) Die Direktion sei einzuladen, zum Zwecke der Herbeiführung einer möglichst umfassenden Verminderung der sogenannten Freikarten sich mit den übrigen betheiligten Bahnverwaltungen in das geeignete Benehmen zu setzen.

Zürich, 14. März 1877.

Im Namen der vom Verwaltungsrathe bestellten Reorganisations-Kommission
Stoll.

Nachtragsvertrag

betreffend

den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Glarus nach Linthal.

(d. d. 2. Juni 1877.)

Zwischen der **Standeskommission** des **Kantons Glarus**
Namens des Kantons Glarus
einerseits
und
der **Reorganisationskommission** des **Verwaltungrathes** der **Schweizer. Nordostbahngesellschaft**
Namens dieser Gesellschaft
anderseits

ist in theilweiser Modifikation des zwischen den gleichen Kontrahenten am 30. August 1873 abgeschlossenen Vertrags betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Ziegelbrücke nach Näfels und einer Eisenbahn von Glarus nach Linthal, der nachfolgende Nachtragsvertrag abgeschlossen worden:

Art. 1.

Der Kanton Glarus gestattet der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Bundesbehörde eine Fristverlängerung für Bau und Inbetriebsetzung der Eisenbahn Glarus-Linthal bis zum 1. Mai 1879, wogegen die Nordostbahnge-

sellschaft sich verpflichtet, die besagte, von ihr gemäß Vertrag vom 30. August 1873 zu bauende und zu betreibende Bahn bis spätestens am 1. Mai 1879 zu vollenden und dem regelmäßigen Betriebe zu übergeben und daher die Bauarbeiten mit 1. September 1877 in der Weise wieder aufzunehmen und ununterbrochen fortzusetzen, daß der in diesem Artikel vorgesehene Vollendungstermin eingehalten werden kann.

Art. 2.

Hinwieder verpflichtet sich der Kanton Glarus, der Nordostbahngesellschaft noch dasjenige Kapital auf zwanzig Jahre zum jährlichen Zinsfuße von 4½ % gegen Schuldschein darzuleihen, welches über die durch den Vertrag vom 30. August 1873 und den Spezialvertrag betreffend den Bahnhof Schwanden vom 10. Dezember 1876 festgestellte Summe von Fr. 3,450,000 hinaus für die Erstellung der in Frage liegenden Bahn (allgemeine Kosten, Expropriation, Unterbau, Oberbau, Hochbau und Verzinsung während der Bauzeit nach Maßgabe der ausgelegten Gelder zu 4 % per annum) noch erforderlich und wirklich verwendet wird, jedoch immerhin in der Meinung, daß der Gesammtvorschuß den Betrag von Fr. 4,200,000 nicht übersteigen darf.

Der Kanton Glarus übernimmt jedoch diese Verpflichtung nur unter der Bedingung:

1) Daß bei der Feststellung des noch erforderlichen Anlagekapitals das Betriebsinventar nicht eingerechnet werde;

2) daß ebenso, falls von Seiten der Bauunternehmer oder von wem immer sonst Entschädigungsforderungen wegen stattgehabter Einstellung oder Verzögerung des Baues der Linie Glarus-Linththal geltend gemacht werden sollten, deren Liquidirung nicht zu Lasten derjenigen Baukosten fallen dürfe, welche von dem Kanton Glarus darzuleihen sind;

3) daß endlich die Nordostbahngesellschaft sich vor etwaiger Verpfändung ihres Bahnnetzes mit dem Kanton Glarus zu seiner Befriedigung über die Stellung zu verständigen haben soll, welche den Darleihen einzuräumen ist, die der Kanton Glarus der

Nordostbahngesellschaft bereits gemacht hat oder gemäß diesem Vertrage noch zu machen haben wird.

Art. 3.

a. Der Betrag des mit 1. Mai 1877 fällig gewesenen und von der Nordostbahngesellschaft eingelösten Obligos von einer Million Franken wird von dem Kanton Glarus der Nordostbahngesellschaft wieder ausbezahlt und zwar in Raten, welche den jeweiligen seit dem 1. Juli 1877 für die Expropriation und seit dem 1. September 1877 für den Bahnbau überhaupt (mit Einschluß der Expropriation) erfolgten Ausgaben der Nordostbahngesellschaft gleich kommen, keinenfalls aber weniger als Fr. 50,000 ausmachen sollen. Diese ratenweisen Zahlungen sind zu $4^{1}/_{2}$ % zu verzinsen und dem Kanton Glarus auf ein Obligo gutzuschreiben, welches schließlich eine Schuld von einer Million Franken ausweisen wird und dessen Fälligkeitstermin auf 1. Dezember 1877 gestellt werden soll.

Der Kanton Glarus verpflichtet sich, die Fälligkeit dieses Obligos von einer Million Franken, sowie derjenigen von Fr. 1,200,000 per 31. März 1878 und von Fr. 1,000,000 per 1. Mai 1878 nicht geltend zu machen, wenn die Nordostbahngesellschaft die Bauarbeiten im Einklange mit den Vorschriften des gegenwärtigen Vertrages über die Fortsetzung und Vollendung derselben fördert. Sollte die Frage, ob die Nordostbahngesellschaft diese Bedingung erfüllt habe, streitig werden, so ist sie dem Bundesgerichte zur Entscheidung vorzulegen.

Die Umwandlung der eben erwähnten drei Oblighi im Gesammtbetrage von Fr. 3,200,000 in das 20jährige $2^{1}/_{2}$prozentige Subventionsdarlehen (Art. 9 des Vertrages vom 30. August 1873) beziehungsweise die Einzahlung dieses Darlehens hat in der Weise zu erfolgen, daß sie für den Betrag von Fr. 1,000,000 bewerkstelligt wird, sobald auf den Bau der Bahn nachgewiesenermaßen Fr. 2,000,000 verwendet worden sind; daß sie für eine weitere Summe von Franken 1,200,000 zu geschehen hat, sobald für den Bau der Bahn nachgewiesenermaßen Fr. 3,200,000 verausgabt worden sind, und daß sie für den Rest von Fr. 1,000,000 bewirkt wird, sobald auf der Bahn nachgewiesenermaßen Fr. 4,200,000 zur Verwendung gekommen sind.

Dieser Bestimmung unbeschadet erfolgt die Verzinsung der Vorschüsse des Kantons Glarus zu $2^1/_2$ % statt zu dem in den Obligationen stipulirten Zinsfuße:

Für eine Million Franken: 3 Monate nach der gemäß diesem Vertrage auf 1. September 1877 anberaumten Fortsetzung der Bauarbeiten;

für eine zweite Million Franken: 15 Monate vom gleichen Termin an gerechnet, und

für den Rest von 1,200,000 Franken: 3 Monate, nachdem die Bahn dem Betriebe übergeben worden sein wird.

Die gleichen Termine gelten auch als Anfangstermine für die Berechnung der zwanzigjährigen Dauer des Subventionsdarlehens.

b. Die Einzahlung des $4^1/_2$prozentigen Darlehens, welches der Kanton Glarus der Nordostbahngesellschaft gemäß Art. 2 des gegenwärtigen Nachtragsvertrages für das zum Baue der Bahnlinie Glarus-Linttthal weiter erforderliche Baukapital zu machen verpflichtet ist, hat, sobald die Summe von Fr. 3,400,000 auf die Bahn verwendet worden, nach Maßgabe des Fortschreitens der Bauarbeiten zu erfolgen, immerhin jedoch mit der Einschränkung, daß bis zur definitiven Abrechnung die Gesammtsumme der geleisteten Zahlungen jeweilen Fr. 300,000 weniger betragen darf, als die Summe, welche für die Bahn verwendet worden ist.

Auf den Zeitpunkt der Schlußabrechnung hat der Kanton Glarus auch das zurückgehaltene Treffniß der in Frage kommenden Baukosten einzuzahlen mit Vorbehalt der allfällig beanstandeten Posten in der Schlußrechnung, über welche zunächst Verständigung oder gerichtlicher Entscheid zu walten hätte.

c. Hinsichtlich der Einzahlung der von dem Kanton Glarus für das Emplacement des Bahnhofes Schwanden im Betrage von Franken 250,000 zu leistenden weitern Quote des zwanzigjährigen $2^1/_2$-prozentigen Anleihens bleibt es bei den Bestimmungen des bezüglichen Spezialvertrages vom 10. Dezember 1876.

Art. 4.

Der Kanton Glarus behält sich vor, jeweilen nach seinem Gutfinden verifiziren zu lassen, ob die in den Rechnungen über die Baukosten der Bahn in Ansatz gebrachten Posten wirklich auf die letztere verwendet worden sind, und nach Maßgabe von Art. 2 auf diese Rechnung gehören, sowie ob die betreffenden Ansätze in Uebereinstimmung mit den Tagespreisen, welche bei Abschluß der bezüglichen Verträge obgewaltet haben, aufgetragen worden.

Art. 5.

Im Uebrigen verbleibt es bei den Bestimmungen des Vertrages vom 30. August 1873, sowie des Spezialvertrages betreffend das Emplacement des Bahnhofes Schwanden vom 10. Dezember 1876.

Art. 6.

Der gegenwärtige Nachtragsvertrag tritt nur unter der Bedingung in Kraft, daß die Rekonstruktion der Nordostbahnunternehmung gelingt und somit die Liquidation derselben abgewendet wird.

Im Besondern wird bestimmt, daß die in Art. 3 lit. a vorgesehenen Zahlungen erst zu erfolgen haben, nachdem die Rekonstruktion der Nordostbahn stattgefunden hat.

Art. 7.

Die Standeskommission des Kantons Glarus behält dem dreifachen Landrathe und der Landsgemeinde, die Reorganisationskommission des Verwaltungsrathes der Nordostbahn den zuständigen Gesellschaftsorganen die Entscheidung über die endgültige Ratifikation dieses Nachtragsvertrages vor.

Abgeschlossen in Bern den 2. Juni 1877.

Namens der Standeskommission des Kantons Glarus:

E. Zweifel, Landammann.
Trümpi, Oberst.
Mercier-Heer, Mitglied der Standeskommission.

Namens der Reorganisationskommission des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Dr. A. Escher.

Conferenz

betreffend die

Bauverpflichtungen der Nordostbahn.

1. Sitzung.

Bern, den 3. Mai 1877, Vormittags 10¼ Uhr.

Anwesend sind die Herren:

Bundesrath Anderwert, als Delegirter des Bundesrathes,

Regierungspräsident Moser-Ott, als Vertreter der Regierung von Schaffhausen und des Komite der Eisenbahn Bülach-Schaffhausen, sowie der Unternehmung Etzweilen-Schaffhausen,

Landammann Imhof, „ Keller, } als Vertreter der Regierung von Aargau.

Regierungspräsident Vogler, als Vertreter der Regierung von Thurgau.

Stadtammann Ritter, von Dießenhofen, als Vertreter der Eisenbahn-Gesellschaft Etzweilen-Schaffhausen,

Verwaltungsrathspräsident Dr. Alf. Escher, Direktor Dr. Eugen Escher, Nationalrath Haberstich, Oberingenieur Moser, } als Vertreter der Nordostbahngesellschaft.

Protokollführer: Hürlimann, Sekretär des schweizerischen Eisenbahndepartements.

Herr Bundesrath Anderwert bezeichnet die Veranlassung und den Zweck der Conferenz durch Hinweisung auf die finanzielle Lage der N. O. B., auf deren behufs Entlastung von ihren Bauverpflichtungen beim Bundesrath gestelltes Interventionsgesuch, auf die Bereitwilligkeit des Bundesrathes, immerhin ohne Uebernahme von Verbindlichkeiten, seine bons offices für das Zustandebringen einer Einigung unter den Interessenten eintreten zu lassen. Das Präsidium legt darauf in Kürze das Programm der Verhandlungen dar und theilt mit, daß und warum von den in Betracht fallenden acht Unternehmungen Glarus-Linthal und Dielsdorf-Niederweningen z. Z. nicht in Berathung fallen.

Dem Vorschlag des Vorsitzenden, über die Verhandlungen, bevor sie zum Abschluß (zur Punktation allfälliger Vergleiche) geführt haben, Stillschweigen zu beobachten, wird stillschweigend zugestimmt.

Etwelche Diskussion veranlaßt die Vorfrage der Solidarität, ob nämlich eine Vereinbarung bezüglich eines Unternehmens nur gelten soll, falls sämmtliche in Betracht kommende Unternehmungen in's Arrangement eintreten, und ob nicht zu Gunsten einzelner, besondere Verhältnisse darbietender eine Ausnahme gemacht werden solle, und zu Gunsten welcher. Man findet schließlich, daß diese Frage wohl nicht zum Voraus entschieden werden könne und läßt sie daher vorläufig offen.

Als eine weitere Vorfrage kommt der Streit zur Verhandlung, der darüber obwaltet, ob bezüglich der Linie Eglisau-Schaffhausen für die N. O. B. eine Bauverpflichtung bestehe.

Die gegen und für die Existenz eines verbindlichen Vertrages sprechenden Rechtsgründe werden einerseits von Herrn Haberstich, anderseits von den Herren Vogler und Ritter entwickelt. Es macht sich allgemein die Ueberzeugung geltend, daß bei dieser Conferenz eine Einigung vom Rechtsstandpunkt unmöglich sein dürfte und daher eine Lösung gesucht werden müsse, welche beide Parteien annehmen könnten, ohne jenen aufzugeben.

Herr Bundesrath Anderwert wird in einer Separatverhandlung eine solche Vermittlung versuchen.

Bei der Verhandluug der Hauptfrage angelangt, präcisirt das Präsidium dieselbe dahin: Will man die N. O. B. völlig entlasten oder ihr nur Fristverlängerung gewähren, und in beiden Fällen unter welchen nähern Bedingungen?

Es wird zunächst in Berathung gezogen

Die aargauische Südbahn.

Herr Präsident Escher erklärt, daß in Uebereinstimmung mit der S. C. B. der Vorschlag, die Linie in Cham statt in Immensee anschließen zu lassen, z. Z. zurückgezogen und also lediglich Verschiebung der Vollendung der Sektion Muri-Rothkreuz auf die Zeit der Eröffnung des Gotthardbahnnetzes gewünscht werde.

Die Vertretung der aargauischen Interessen bezeichnet das Festhalten am bisherigen, vertragsmäßigen Tracé als Grundbedingung jedes weitern Eintretens und will, nachdem diese nunmehr erfüllt ist, einer einjährigen Fristerstreckung für die genannte Sektion zustimmen. Es wird von dieser Seite auf die besondern Umstände hingewiesen, in welchen sich die aargauische Südbahn befinde (Mitverpflichtung der S. C. B., Abschluß der Vorarbeiten u. s. w.), und betont, daß die Regierung nicht freie Hand habe, sondern auch auf die Begehren der subventionirenden Gemeinden hören müsse, daß der Verkehr des Freiamtes nach Süden beträchtlicher sei als nach Norden und der Anschluß in Rothkreuz mit Ungeduld verlangt werde, daß die Eröffnung des Mittelstückes Muri-Rothkreuz die Rentabilität des bereits unter ansehnlicher Subventionirung gebauten Theiles der Südbahn erhöhen müsse, u. s. w.

Die Vertreter der N. O. B. heben dagegen hervor, daß vor 1879 nun schon in keinem Falle die Vollendung von Muri-Rothkreuz möglich wäre, daß bereits beim Vertragsabschluß die N. O. B. die Strecke nicht vor 1880 in Betrieb zu setzen habe übernehmen wollen, daß die Südbahn ihre hauptsächlichste Bedeutung erst durch die Gotthardbahn erhalte, daß ein so geringes Entgegenkommen bei dem, wenn auch besondere Verhältnisse zeigenden Unternehmen der Südbahn eine

schlimme Rückwirkung auf die bei den übrigen Projekten Betheiligten üben müßte, daß die Behörden von Aargau die schöne Aufgabe haben, die stürmischen lokalen Bestrebungen durch die Rücksicht auf die höhern allgemeinen Interessen zu mäßigen u. s. w.

Auf die Angabe des Herrn Oberingenieur Moser, daß das 17,4 Kilometer lange Stück in zwei Sommern fertig gebaut werden könne, und nachdem die Herren Keller und Imhof bezüglich des Vollendungstermins bis zum 1. Juni 1880 entgegengekommen waren, schlägt der Vorsitzende als Termin für den Beginn der Arbeiten an der Linie Muri-Rothkreuz den 1. April 1880 und für die Eröffnung den 1. November 1881 vor. Sowohl die Vertretung der aargauischen Regierung als diejenige der N. O. B. stimmt schließlich dem Vorschlag bei.

Ueber die im gleichen Vertrage normirte eventuelle Verpflichtung der Bahngesellschaften zur Betheiligung an den Kosten zweier Aarebrücken und an der Wynen- und Suhrenthalbahn halten die Vertreter der Parteien besondere Stipulationen heute nicht für nöthig.

Schluß der Sitzung um 1 Uhr.

---

2. Sitzung.

Nachmittags 3 Uhr.

Anwesend die Nämlichen, mit Ausnahme des von Unwohlsein befallenen Herrn Stadtammann Ritter.

Bülach-Schaffhausen.

Anträge der Rekonstruktionskommission der Nordostbahn: Vollendung zwei Jahre nach Eröffnung des gesammten Gotthardbahnnetzes; Beschaffung von $^3/_4$ des erforderlichen Baukapitals zu annehmbaren Bedingungen durch die betheiligte Landesgegend.

Nachdem Herr Moser-Ott erklärt, daß er durchaus keine In-

struktion und Vollmacht bezüglich der Frage einer weitern Geldbetheiligung habe und daher am Vertrage festhalten müsse, bezüglich der Fristverlängerung aber bestimmte Vorschläge der Nordosibahn gewärtige, regt Herr Präsident Escher an, die Frage der Fristverlängerung im Allgemeinen zu besprechen. Soweit eine gänzliche Entlastung nicht möglich sei, sei Hülfe nur davon zu hoffen, daß die Nordostbahn eine geraume Zeit von der Pflicht zur Erfüllung ihrer Bauverpflichtungen dispensirt werde. Je weiter diese Frist gefaßt werde, desto mehr Vertrauen werde der Geldmarkt dem Unternehmen wieder entgegen bringen. Herr Escher schlägt folgende Vereinbarung vor: Nach Ablauf von 10 Jahren soll die N. O. B. ihren Bauverpflichtungen wieder genügen, soweit es ihre Kräfte erlauben, ohne ihre Existenz in Frage zu stellen, und in einer angemessenen, vom Bundesrathe festzustellenden, Reihenfolge.

Herrn Vogler leuchtet die Ansetzung einer bestimmten Frist nicht recht ein, da man durchaus von den Verhältnissen abhängig sei; er möchte lieber die Entscheidung über den Zeitpunkt der Wiederaufnahme der Bauten in die Hand des Bundesrathes legen.

Herr Moser-Ott spricht sich dafür aus, daß die Nordostbahn erst mit Anfang 1885 die Bauten wieder aufzunehmen habe, sofern die Rekonstruktion sich als genügend erweise, und daß dem Bundesrathe die Entscheidung anheimzustellen sei, ob und bezüglich welcher Linien die Bauten dannzumal zu beginnen haben.

Herr Bundesrath Anderwert hält für zweckmäßig, der Bundesversammlung den Antrag auf Gewährung einer solchen Fristverlängerung nur mit der Clausel vorzulegen, daß, wenn ein anderer Konzessionsbewerber sich inzwischen finden würde, welcher eine Linie auf einen früheren Zeitpunkt zu vollenden übernehmen würde, die N. O. B. gehalten sei, die betreffende Konzession diesem abzutreten, sofern sie nicht binnen Frist die gleiche Verpflichtung erfüllen zu wollen erkläre.

Herr Haberstich stellt den vermittelnden Antrag, der N. O. B. bis Ende 1885 Ruhe zu geben.

Nachdem sich noch die Herren Imhof entschieden für 7, Keller für 8 Jahre ausgesprochen, Moser-Ott dem letztern Vorschlage sich ebenfalls angeschlossen, Präsident Escher für Ansetzung einer bestimm-

ten Minimalfrist und zwar einer möglichst ausgiebigen votirt, schließlich aber, um eine Einigung zu erzielen, dem Vorschlage von 8 Jahren auch beigetreten, erscheint der 31. Dezember 1885 als allseitig acceptirter Endtermin für die Einstellung der Bauarbeiten und der Zusatz betreffend die Entscheidung des Bundesrathes, ob dannzumal und an welchen Linien die Arbeiten wieder zu beginnen haben, sowie der Zusatz betreffend die eventuelle Pflicht der N. O. B. zur Abtretung der Konzessionen gleichfalls als allgemein angenommen.

Dabei hat es bezüglich der von der Stadt Schaffhausen mit Rücksicht auf die Linie Bülach-Schaffhausen vorgeschossenen Fr. 200,000 die Meinung, daß die Stadt die Rückzahlung dieses Anleihens nach Maßgabe des Inhaltes des Obligo verlangen könne.

Das Präsidium wünscht auch den zweiten Punkt des Reorganisations-Programms, die größere Geldbetheiligung der interessirten Landesgegend, zu bereinigen. Herr Präsident Escher erläutert den Begriff „annehmbare Bedingungen" dahin, daß die weitere Betheiligung in Aktien, eventuell in Subventionen, und weiter eventuell in Obligationen zu möglichst niedrigem Zinsfuß stattfinden möchte, und führt für die Uebernahme einer größern Leistung verschiedene Billigkeitsgründe an.

Herr Moser-Ott will nicht untersuchen, ob das Begehren der Nordostbahn-Gesellschaft ein billiges sei, ja er will in diesem Moment selbst annehmen, es sei ein billiges. Er wiederholt aber, daß er sich auf diesen Punkt durchaus nicht einlassen könne und daß er zur Fristverlängerung nur in der Voraussetzung gestimmt habe, die übrigen Vertragsstipulationen bleiben, wie sie sind. Wenn man jetzt noch weitere Konzessionen verlangen würde, so laufe man die größte Gefahr, daß die ganze Abmachung verworfen werde. Man könne ja später immer noch eine Modifikation der übrigen Vertragsbestimmungen anregen, wenn man genügende Gründe dafür zu haben glaube.

Herr Präsident Escher begnügt sich mit diesen Erklärungen, dies um so mehr, als der Vorschlag der Rekonstruktionskommission auf der Basis einer früheren Vollendungsfrist gemacht worden sei.

Coblenz = Stein.

Herr Landammann Imhof theilt die Instruktion des aargauischen Regierungsrathes mit, welche dahin lautet, der Bau sei nach Vollendung der Sektion Muri-Rothkreuz in Angriff zu nehmen. Nach den eben für eine allgemeine Fristverlängerung gefaßten Beschlüssen habe sich die Sachlage nun geändert und sei die Fristerstreckung bis 1885 ohne Weiteres auch auf die Linie Coblenz-Stein zu beziehen.

Allseitige Zustimmung.

Etzweilen = Schaffhausen.

Die allgemeine Fristerstreckung gilt auch für diese Linie, vorbehalten die Frage der Existenz eines für die N. O. B. verbindlichen Vertrages, über welche auf morgen um 9 Uhr eine Separatverhandlung vertagt wird.

Schluß der Sitzung um 5 Uhr.

Einladung an sämmtliche Anwesende, auch den morgen über die Zürichseebahnen stattfindenden Verhandlungen beizuwohnen.

Betreffend die Eisenbahn-Unternehmung Etzweilen-Schaffhausen ist in der Separatverhandlung vom 4. Mai folgendes Uebereinkommen getroffen worden:

Die N. O. B. anerkennt die Bauverpflichtung mit Bezug auf die Linie Etzweilen-Schaffhausen im Wesentlichen auf Grundlage des Vertrages von 1873, jedoch unter Festsetzung folgender Modifikationen:

1) Die Contrahenten behalten sich vor, das in jenem Vertrage auf 2,250,000 Fr. bezifferte Aktienkapital bis auf die Hälfte der Baukosten zu erhöhen. An dem diesfälligen Mehrbetreffniß participirt jeder Theil zur Hälfte. Im Falle sich die Parteien

nicht verständigen könnten über die Nothwendigkeit der Erhöhung des Aktienkapitals, so hätte der Bundesrath darüber zu entscheiden.

2) Die Aktien werden während der Bauzeit zu 2% verzinst.
3) Die Aktienbetheiligung der Landesgegend ist 10 Jahre nach der Betriebseröffnung in 4%=Nordostbahn=Obligationen umzuwandeln.
4) Die Beschaffung des Obligationenkapitals erfolgt auf Rechnung des Unternehmens.
5) Das Transportmaterial wird von der Nordostbahn miethweise gestellt.
6) Allfällige Anstände über Ausführung des Vertrages entscheidet der Bundesrath.

---

3. Sitzung.

4. Mai, Vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr.

Anwesend die Nämlichen, wie in der ersten Sitzung, und ferner die Herren

Nationalrath Studer in Zürich, als Vertreter des Komite der linksufrigen Zürichseebahn,

Stadtrath Landolt und Oberst Vögeli } als Vertreter des Stadtrathes Zürich in seiner Eigenschaft als Interessent bei der links= und rechtsufrigen Zürichseebahn,

Kantonsrath Gimpert in Zürich und Hauptmann Fierz in Meilen } als Vertreter des Komite der rechtsufrigen Zürichseebahn.

Das Protokoll der ersten zwei Sitzungen wird verlesen und genehmigt.

Das Präsidium schließt daran die Mittheilung der bezüglich der Linie Eßweilen=Schaffhausen getroffenen Vereinbarung.

Zur Besprechung kommt die Linie

Thalweil = Zug.

Herr Studer kann der allgemein bewilligten Stundung (bis Ende 1885) zustimmen. Das Komite sei schon auf erstes Ansuchen einer erheblichen Fristverlängerung geneigt gewesen und glaube bei seinen Mandanten Unterstützung zu finden. Die Erhöhung der Subvention dagegen habe keine Aussicht auf Annahme.

Herr Landolt äußert sich in gleichem Sinne. Bis auf die Hälfte der Baukosten könnte die betheiligte Landesgegend allenfalls übernehmen; ³/₄ seien eine zu große Quote.

Herr Präsident Escher anerkennt einen zwischen dieser Unternehmung und der Linie Bülach-Schaffhausen bestehenden Parallelismus und daher einen Anspruch auf Gleichbehandlung; er begreift, daß die Gesellschaft zur Zeit kaum größere Zumuthungen stellen dürfe und acceptirt also die zugestandene Fristverlängerung. Die Frage der Erhöhung des Subventionskapitals möge für den Augenblick nicht urgirt, sondern als eine offene der Zukunft vorbehalten bleiben.

Die von einer Seite aufgeworfene Frage, ob nicht der Bau dieser Linie abhängig sei von dem Bau der Gotthardbahn, sowie der von anderer Seite angeregte Gedanke, ob nicht Gleichstellung des Subventionskapitals dieser Linie mit dem Obligationenkapital punkto Aufnahme in ein allfällig auf die Nordostbahn-Linien zu bestellendes Pfandrecht verlangt werden könnte, werden, als nicht in die Aufgabe der Konferenz fallend, resp. offen bleibend, nicht weiterer Diskussion unterworfen.

Rechtsufrige Zürichseebahn.

Nach Reproduktion der Vorschläge der Rekonstruktionskommission wird vor allem durch Vernehmung des Herrn Oberingenieur Moser festgestellt, daß die 4,7 Kilometer lange Strecke Bahnhof Zürich-Tiefenbrunnen auf 8,5 und die 27,3 Kilometer lange Linie Tiefenbrunnen-

Rappersweil auf 8,2 Mill. Franken veranschlagt ist, gemäß einem Devis von 1873, welcher, nachdem man beschlossen habe, das Trace mehr bergshalb zu legen, jedenfalls als genügend zu betrachten sei.

Herr Gimpert erklärt, daß von Annahme der auf Bildung einer selbstständigen Unternehmung gerichteten Vorschläge der N. O. B. keine Rede sein könne. Der Transitverkehr würde von der N. O. B. auf die linksufrige Bahn geleitet, und wenn nicht bis in den Bahnhof Zürich gebaut würde, so hätte auch der auf die rechtseitige Bahn angewiesene Verkehr in seiner Richtung über Zürich hinaus mit großen Hindernissen (Umladung) zu kämpfen. Lieber würde man die Subvention erhöhen, sofern, was rechtlich doch wohl möglich wäre, dafür ein erstes Pfandrecht auf die Linie bestellt würde.

Herr Vögeli konstatirt ebenfalls, daß an eine Vereinigung auf Grundlage der Vorschläge der N. O. B. nicht zu denken sei. Für eine Erhöhung der Subvention aber werde in der Stadt wenig Geneigtheit zu finden sein, noch weniger am rechten Ufer. So bleibe als das einzig Mögliche und Richtige das Moratorium übrig. In der Zwischenzeit müßte die Gesellschaft durch zweckmäßige Einrichtung der Dampfschifffahrt das rechte Ufer zufrieden stellen.

Herr Gimpert, vom Präsidium über diese neue Grundlage der Verhandlungen in Anfrage gesetzt, versichert, daß keine einzige Gemeinde ihre Einwilligung zu einer solchen Stundung geben würde, ebenso wenig das Komite. Er jedenfalls könnte die Befürwortung derselben nicht übernehmen.

Das Präsidium gibt dem Komite zu bedenken, ob es die Verantwortlichkeit für das Scheitern der Rekonstruktion übernehmen wolle.

Die Herren Vogler und Keller führen weiter aus, wie — in Folge der zwischen den einzelnen Unternehmungen nach der Natur der Sache vorhandenen und überdieß von verschiedenen Betheiligten ausdrücklich deklarirten Solidarität — diese Haltung des Komite die bisher glücklich erzielten Vergleiche und damit die Hoffnung auf eine Rettung der N. O. B. zu nichte mache. Sie appelliren an das Herz und die Einsicht der Vertreter der rechtsufrigen Interessen, damit eine Katastrophe verhütet werde, welche Wittwen und Waisen und indirekt alle

Kreise der Bevölkerung, ja die ganze Schweiz schwer treffen und zu einem wahren Landesunglück würde. Herr Keller appellirt an den eidgenössischen Patriotismus, welcher noch immer in schicksalsvollen Fragen zur Einigung, zur Unterordnung der Sonderinteressen unter die öffentliche Wohlfahrt geführt habe. Man stehe jetzt allerwärts einer etwas schwierigen Bevölkerung gegenüber. Die höhern Gesichtspunkte werden aber trotzdem durchdringen. Wenn man das volle Vertrauen hege, daß die Bevölkerung des Freiamts in Hinblick auf die Wichtigkeit und Schwierigkeit der Lage sich zur Geduld verweisen lassen werde, so dürfe man das wohl auch von den Anwohnern des Zürichsees erwarten.

Hier wird die Sitzung (um 12 3/4 Uhr) abgebrochen.

---

4. Sitzung.

Den 4. Mai, Nachmittags 3 Uhr.

Der Vorsitzende erinnert an der Hand des Gesetzes an die Folgen, welche das Scheitern einer Vereinbarung für die rechtsufrige Seebahn nach sich ziehen müßte (Konzessionsverwirkung), und erklärt auf der andern Seite als selbstverständlich, daß im Fall einer längern Verschiebung des Baues eine Rückzahlung des eingezahlten Subventionsdarleihens stattfinden müßte; über die nähern Bedingungen dieser Rückzahlung, sodann über die Rechtsverhältnisse bezüglich der bereits verwendeten Kapitalien, ferner über einige Hauptgrundsätze betreffend die Einrichtung der Dampfschifffahrt wäre in dieser Konferenz noch zu unterhandeln.

Herr Haberstich bezeichnet die Terminirung des Baues der rechtsufrigen Bahn als das Allermindeste, was behufs der Rekonstruktion der N. O. B. gefordert werden müsse; viel besser wäre freilich, wenn die N. O. B. ganz von dem Alpe befreit werden könnte, welcher in der Gestalt der hinsichtlich des Baues wie des Betriebes ruinösen

Rechtsufrigen auf ihr laste und für immer an ihrem Marke zehren werde. Wenn alle andern Unternehmungen, welche nicht minder gute Pergamente zu weisen haben, durch ruhige Prüfung und Diskussion von ihren strengen Ansprüchen zurückgekommen sind, so sollte das rechte Seeufer dieses Opfer auch über sich vermögen; denn beim Hereinbrechen der Katastrophe stände es mit seinem günstigsten Vertrage am ungünstigsten da, wäre es wohl für immer der Aussicht auf eine Eisenbahn beraubt. Es werde den Vertretern des Komites gelingen, durch Schilderung des erhebenden Geistes der Einträchtigkeit und Opferwilligkeit, welcher diese Konferenz beherrscht und ihre Beschlüsse diktirt habe, ihre Mandanten von der Nothwendigkeit und Rühmlichkeit des Beitrittes zum Moratorium zu überzeugen; andernfalls werden sie den schönsten Lohn in dem Bewußtsein finden, für die höheren Interessen eingestanden zu sein.

Herr Landolt referirt über die Versammlung der Gemeindedelegirten vom 7. März, zum Beweise, daß damals eine ziemlich versöhnliche Stimmung gewaltet habe. Die vorbereitende Kommission habe allerdings gefunden, man müsse pro forma am Vertrage festhalten, aber bei einer Verfolgung des starren Rechtes käme nichts heraus: man hätte keine Bahn und zudem die Subvention verloren. Schon damals, also bevor man Kunde hatte von dem Vorgehen der in ähnlicher Lage befindlichen andern Unternehmungen, sei man auf das Auskunftsmittel verfallen, eine Fristverlängerung für die Linie Rappersweil-Tiefenbrunnen und eine noch weiter gehende für die Tunnelbauten zu gewähren, ferner darauf zu dringen, daß zunächst eine gehörige Bedienung durch die Dampfschiffe organisirt und später für den Güterverkehr der rechtseitigen Bahn Erleichterungen, z. B. durch eine Trajektverbindung zwischen Tiefenbrunnen und der Station Enge oder Wollishofen, eingeführt werden. Man könne dem allgemeinen Beschlusse dieser Konferenz über Stundung bis Ende 1885 und nachherige Entscheidung des Bundesrathes mit Beruhigung beistimmen. Die Stadt Zürich schließe sich keinenfalls dem heute vom Komite eingenommenen Standpunkt an, sondern stelle das Landesinteresse über ihre Sonderinteressen. Es sei auch anzunehmen, daß, wenn die Beschlüsse der Konferenz bekannt werden, das Plenarkomite

sich dazu entschließen werde, den Gemeindedelegirten Anträge zu stellen, welche sich mit der gegenwärtigen Lage und mit der Aussicht auf die Verwirklichung des Projektes in einer wenn auch etwas spätern Zeit besser reimen lassen.

Herr Fierz findet, alles, was die Abgeordneten des Komite thun können, sei, das Plenarkomite in Bälde, etwa auf nächsten Dienstag oder Mittwoch, einzuberufen und diesem den vorliegenden Vorschlag zum Entscheide zu unterbreiten.

Herr Gimpert: Sofern man auf der Ausführung der Bahn beharre, könne die Rückzahlung der Subventionen nicht dienen. Am liebsten möchte offenbar die N. O. B. die Gemeinden vom rechten Seeufer mit ihrer Bahn heimschicken. Er fürchte, sie wären heimgeschickt, wenn sie dem Moratorium beiträten. Er würde durch den Beitritt zu dieser Abmachung seine Heimat zu verrathen glauben. Die N. O. B. hätte von Anfang an an der rechten Thüre anklopfen sollen, bei den großen Aktionären, bei den Kantonen; hätten diese sich bereit gezeigt, etwas zu thun, so wären die Interessenten der rechtseitigen Bahn wohl auch nicht zurückgeblieben. Jetzt aber gehen alle Bestrebungen nur darauf hinaus, daß die Aktionäre am wenigsten verlieren und nur diejenigen das Opfer sein sollen, welche sich in Verträge mit der N. O. B. eingelassen haben. Diese Verträge hätte man vorher überlegen sollen; einmal unterschrieben, müssen sie gehalten werden, seien sie günstig oder ungünstig. Wenn die N. O. B. Geld habe, um das Subventionsdarleihen zurückzuzahlen, so werde sie den kleinen Rest für die Ausführung der Bahn mit Hülfe des rechten Ufers wohl auch noch finden. Wenn das Plenarkomite etwas anderes beschließe, so werde er sich natürlich unterziehen; aber für das Moratorium werde er niemals stimmen.

Herr Moser-Ott macht geltend, daß, nachdem der Rechtsufrigen für den Finanzausweis noch 4 Mill. Fr. fehlen, die Hauptbedingung für einen rechtsgültigen Vertrag unerfüllt sei, daß man daher diese Unternehmung gar nicht ins Moratorium aufnehmen sollte.

Der Vorsitzende, indem er bezweifelt, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Landesgegend das nöthige Kapital aufzu-

bringen vermöchte und, wenn es sogar möglich wäre, gut daran thäte, frägt die Abgeordneten des Komite an, ob sie nicht Hand bieten können zu einer vorläufigen, durchaus unverbindlichen, ihnen ihre eigene freie Stimmgebung ausdrücklich wahrenden und der Ratifikation ihrer Mandanten unterliegenden Vereinbarung, wodurch der allgemeine Beschluß über Sistirung der Bauarbeiten bis Ende 1885 und Entscheidung des Bundesrathes, ob dannzumal und bezüglich welcher Linien die Arbeiten wieder aufzunehmen seien, auch für die rechtsufrige Seebahn gültig erklärt, die Bedingungen über Rückzahlung des Subventionsanleihens festgestellt würden 2c. Ein solches in sich abgeschlossenes und klares Projekt würde sich wohl am besten zur Vorlage an eine größere Versammlung eignen.

Herr Gimpert wiederholt, daß er eine das Moratorium enthaltende Vereinbarung nicht unterzeichnen könne, weil er damit nicht einverstanden sei, und daß eine Unterschrift für etwas, wogegen man auftreten werde, keinen Sinn habe.

Schließlich einigt man sich dahin: es soll ein objektives Protokoll über die heutigen Verhandlungen abgefaßt und morgen verlesen und genehmigt werden. Dasselbe ist sodann in einer Ausfertigung, resp. in Abdrücken, der Vertretung des Komite der rechtsufrigen Zürichseebahn mitzutheilen, und diese soll im Laufe der nächsten Woche das Plenarkomite besammeln zur Entscheidung über das Moratorium, wobei es die Meinung hat, daß das Subventionsdarleihen zurückzuzahlen wäre und zwar gemäß einer hinsichtlich der Modalitäten zwischen der N. O. B. und jedem einzelnen Subvenienten zu treffenden Uebereinkunft. Je nach der Antwort möge alsdann das Präsidium die Konferenz aufs Neue zusammenberufen.

Schluß der Sitzung um 5 Uhr.

Den 5. Mai, Vormittags 8½ Uhr.

Zur Anhörung des Protokolls der 3. und 4. Sitzung haben sich eingefunden: die Herren Anderwert, Imhof, Keller, Gimpert, Fierz, Landolt, Vögeli, Präsident Escher, Direktor Escher und Haberstich, in ihren früher bezeichneten Eigenschaften.

Das Protokoll wird genehmigt und das Präsidium mit dem Sekretariat ermächtigt, die Richtigkeit desselben zu beurkunden.

Die Erklärungen sämmtlicher Theilnehmer an der Konferenz sind unter dem Vorbehalt der Ratifikation Seitens ihrer Mandanten abgegeben worden.

Conferenz

betreffend die

Bauverpflichtungen der Nordostbahn.

5. Sitzung.

Bern, den 1. Juni 1877, Nachmittags 3 Uhr.

Anwesend sind die Herren:

Bundesrath Anderwert,
Regierungspräsident Moser-Ott,
Landammann Imhof,
" Keller,
Regierungspräsident Vogler,
Stadtammann Ritter,
je in ihren im Protokoll der ersten Sitzung angegebenen Eigenschaften,
Ständerath Zschokke, Nationalrath Straub, Regierungsrath Dr. Käppeli, } als Vertreter des Executiv-Komite der aargauischen Südbahn,
Stadtrath Landolt, als Vertreter des Komite der linksufrigen Zürichseebahn,
Direktor Stoll, Nationalrath Haberstich, Oberingenieur Moser, } als Vertreter der Nordostbahngesellschaft,

Protokollführer: Hürlimann.

Herr Bundesrath Anderwerth theilt in Erledigung einer Reklamation die Gründe mit, warum zur frühern Conferenz das Komite der aargauischen Südbahn nicht eingeladen worden sei (weil dasselbe nicht wie die übrigen Theilnehmer an der Conferenz um die Intervention des Bundesrathes nachgesucht hatte), und warum mit dem Komite der Eisenbahn Dielsdorf-Niederweningen noch keine Unterhandlungen gepflogen worden seien (Krankheit des Präsidenten des Komite).

Er gibt sodann Kenntniß von der Zuschrift des Komite der

rechtsufrigen Zürichseebahn

vom 12. Mai 1877, wonach dasselbe beschlossen hat:

1. Das in Bern vereinbarte bedingungslose Moratorium wird abgelehnt.

2. Das Komite ist geneigt, mitzuwirken bei weiteren Unterhandlungen über ein zu gestattendes Moratorium, welches aber verbunden sein soll mit sichernden Bestimmungen über
   a. wirkliche Ausführung der rechtsufrigen Bahn nach Ablauf des Moratoriums;
   b. Sicherstellung der einbezahlten Subventionen;
   c. Verbesserung der Dampfschifffahrt auf dem rechten Zürichsee-Ufer bis zur Vollendung der Bahn.

Der Vorsitzende berichtet ferner über eine vertrauliche Verhandlung, welche er mit Abgeordneten des Komite in Zürich zu dem Zwecke veranstaltet hat, damit obige Bedingungen etwas näher präcisirt werden. Nach den ihm hier gemachten Mittheilungen seien diese Bedingungen eine Art Compromiß zwischen zwei entgegengesetzten Strömungen, einer strengeren, welche jedes Eintreten auf ein Fallenlassen des Projektes oder ein Moratorium entschieden ablehne, und einer milderen, welche im ganzen den Conferenzbeschlüssen sich anschließen wolle. In den Seegemeinden herrsche jedenfalls die erstere vor. Man würde sich wahrscheinlich dazu verstehen, den Tunnel um 1—2 Jahre verschieben und die übrigen Arbeiten etwas langsamer betreiben zu lassen; auch ließe sich vielleicht ein Anleihen von etwa 5 Millionen

Franken aufbringen, das der N. O. B. im Verhältniß des Fortschreitens der Bauten zur Verfügung gestellt werden könnte. Die Vertreter der N. O. B., von diesen Dispositionen unterrichtet, haben nun aber erklärt, auf diese Anerbieten nicht eintreten zu können, weil es der Gesellschaft zur Zeit unmöglich sei, den bedeutenden Rest des Baukapitals zu finden; in der heutigen Sitzung des Verwaltungsrathes werde, ohne Zweifel in diesem Sinne, Schluß gefaßt werden.

(Nach einem im Laufe dieser Sitzung eintreffenden Telegramm hat der Verwaltungsrath der N. O. B. in der That einstimmig beschlossen, die Vorschläge des Komite der rechtsufrigen Seebahn abzulehnen, und mit besonderm Nachdruck die Erklärung zu wiederholen, es sei die N. O. B. nicht im Besitze der finanziellen Mittel, welche erforderlich seien, um ihr den Bau der weitern Eisenbahnlinien, deren Ausführung sie übernommen habe, zu ermöglichen und sie befinde sich z. Z. auch nicht in der Lage, sich in den Besitz dieser Mittel zu setzen.)

Trotz dieses ungünstigen Resultates hat das Präsidium die Conferenz auf heute noch einmal zusammenberufen, um wo möglich den Abschluß einer Vereinbarung mit den hier vertretenen Unternehmungen herbeizuführen. Ein solcher Abschluß sei dringend nöthig, weil die beabsichtigten Fristverlängerungen noch der Genehmigung der eidgenössischen Räthe bedürften und nun außerordentlich viel davon abhänge, daß diese Genehmigung noch in der nächsten Sitzung ertheilt werde. Denn so lange die N. O. B. von den Bauverpflichtungen nicht für immer oder für eine längere Zeit befreit ist, sei kaum Hoffnung vorhanden, daß sie sich finanziell arrangiren könne. Und diese Rekonstruktion sei dringend, weil spätestens bis Mitte Februar 1878 die vom Pariser Comptoir d'Escompte vorgeschossenen 25 Millionen Franken zurückbezahlt, resp. konsolidirt werden müssen.

Nach der Meinung des Vorsitzenden würde es sich heute darum handeln, das Moratorium, auf welches man sich in der frühern Conferenz geeinigt, definitiv anzunehmen, immerhin unter der Bedingung, daß alle Unternehmungen die Vereinbarung ratifiziren und daß die noch fehlenden, die rechtsufrige Seebahn und Dielsdorf-Niederweningen, dem Moratorium gleichfalls beitreten (nach erhaltenen Mittheilungen

werde Dielsdorf-Niederwenigen dies sehr wahrscheinlich thun), oder die Nordostbahn anderweitig von der Pflicht, vor Ende 1885 die Bauten auszuführen, befreit werde, endlich unter der Bedingung, daß die Rekonstruktion der N. O. Bahn erzielt und eine Liquidation derselben abgewendet werde.

Nachdem Niemand das Wort ergreift, um sich im Allgemeinen auszusprechen, geht man im Speziellen zur

aargauischen Südbahn

über.

Das Präsidium theilt aus einer Zuschrift des Exekutivkomite mit, daß letzteres das Protokoll vom 3. Mai nicht ratifiziren könne, daß es jedoch zu einer Erstreckung der Baufristen für die Linie Muri-Rothkreuz unter der Bedingung geneigt sei,

1. daß gleichzeitig den Südbahngemeinden Sicherheiten gewährt werden

   a. für das am 31. März 1875 geleistete Darleihen von $1^1/_2$ Million Fr.,

   b. für das weitere, noch zu leistende Darleihen von 1 Million Fr. welches beim Beginne des Baues von Muri-Rothkreuz einzuzahlen ist,

   c. für die noch obschwebenden Bauverpflichtungen;

2. daß die Centralbahn als Mitkontrahentin beim Südbahnvertrag ihrerseits sowohl bei den anzuordnenden Verhandlungen als bei dem abzuschließenden Additionalvertrag mitwirke. — Im Uebrigen nehme das Komite gerne von der im Protokoll enthaltenen Erklärung des Herrn Präsidenten Escher behaftende Notiz, daß in Uebereinstimmung mit der Centralbahn der Vorschlag, die Linie in Cham statt in Immensee anschließen zu lassen, z. Z. zurückgezogen werde.

Hieran schließt der Vorsitzende die Mittheilung, daß nach einer Erklärung des Direktoriums der Centralbahn die Nordostbahn bevollmächtigt sei, auch für jene Gesellschaft in dieser Angelegenheit zu handeln, — welche Mittheilung Herr Stoll bestätigt, immerhin in dem

Sinne, daß die abzuschließenden Vereinbarungen der Ratifikation der Centralbahn unterliegen.

Die formellen Vorbehalte des Herrn Käppeli: Ratifikation einer allfälligen Vereinbarung Seitens der Südbahngemeinden und eventueller Abschluß eines förmlichen Additionalvertrages unter Beiziehung der Centralbahn zur Mitunterzeichnung, finden sich erledigt durch den allgemeinen Ratifikationsvorbehalt, der für alle an der Conferenz Theilnehmenden gilt, und durch die Erklärung, daß es jeder Unternehmung freistehe, die in den Conferenzen vom 3. und 4. Mai und von heute abgeschlossenen Vereinbarungen in Vertragsform zu bringen und von den jeweiligen Vertragsparteien unterzeichnen zu lassen.

Zur Sache selbst kommend, können die Vertreter des Exekutivkomite die Erstreckung des Vollendungstermins für die Sektion Muri-Rothkreuz nur bis zum 1. Juni 1881 zugeben, da es richtiger und vortheilhafter sei, die Linie im Sommer als im Winter zu eröffnen, und schon diese Verschiebung bei der Bevölkerung auf Opposition stoßen werde. Es wird ihnen eingewendet: Namentlich im Moräne-Terrain können im Winter Bauten nicht günstig vorgenommen werden, und wenn das Frühjahr naß sei, so erweise sich die Eröffnung auf 1. Juni von selbst als umöglich (Oberingenieur Moser). Die Erstellung der Linie erfordere also zwei Sommer, und wenn am 1. Juni 1881 festgehalten würde, so müßte schon 1879 begonnen werden. Damit wäre der angestrebte Zweck nicht erreicht (Anderwert) und wegen einer minimen Differenz der Same der Zwietracht in die Conferenz geworfen, der um so mehr aufgehen würde, als ohnedies Manche schwer einsehen werden, warum die Südbahn zu einer bevorzugten Stellung komme (Moser-Ott, Ritter).

Um unter sich zu berathen, ziehen sich die Vertreter des Exekutivkomite auf einige Zeit in ein anderes Zimmer zurück.

Inzwischen erklären die Herren Moser-Ott und Landolt, daß bezüglich **Bülach-Schaffhausen** und **Thalweil-Zug** es bei den Beschlüssen der früheren Conferenz sein Verbleiben haben solle. Die vom Komite der linksufrigen Seebahn angeregte Bedingung, daß bei allfälliger Verpfändung der N. O. B. auch die Subventionen in's

Pfandrecht aufzunehmen seien, wird in Verbindung mit dem Begehren des Südbahnkomite behandelt werden.

Nach der Eröffnung des Herrn Ritter bestätigt auch der Verwaltungsrath der Eisenbahn **Etzweilen-Schaffhausen** die Abmachungen vom 3. und 4. Mai, wünscht indeß, daß dem Nachtragsvertrage die Bestimmung beigefügt werde, daß es der Landesgegend unbenommen bleibe, unbeschadet dem Hauptvertrage mit der N. O. B., die Linie von Etzweilen bis Feuerthalen aus eigenen Mitteln zu bauen und der N. O. B. oder der Nationalbahn interimistisch, bis der Vertrag mit der N. O. B. wieder in Wirksamkeit träte, zum Betriebe zu übergeben. Daran würde sich die weitere Bedingung knüpfen, daß die N. O. B. die sämmtlichen Vorstudien dem Komite zur Disposition zu stellen, sowie daß sie die inzwischen weiter erlaufenen Gründungskosten von circa 4000 Franken auf Rechnung des Unternehmens zu zahlen habe. Herr Ritter begründet diesen Antrag mit dem lebhaften Interesse, das die Landesgegend, insbesondere Dießenhofen, habe, vor dem Ende des Moratoriums eine Schienenverbindung zu erhalten, und mit der Erwägung, daß die Stellung der N. O. B. nicht alterirt werde, wenn das von der Landesgegend aufzubringende, für die Linie bestimmte Geld inzwischen plangemäß verbaut werde.

Die Herren Stoll und Haberstich sind nicht vorbereitet, auf diesen neuen Vorschlag, dessen Ausführung ihnen weitere Vertragsstipulationen nöthig zu machen scheint, heute einzutreten. Insbesondere befürchten sie, daß durch den Bau eines Theiles der Linie die Frage des Rheinübergangs, die eine große finanzielle Tragweite habe, präjudizirt werden könnte; überdieß müßten ohne Zweifel die Pläne für die ganze Linie einer Revision unterworfen werden, um die Baukosten nach Möglichkeit zu reduziren. Dann müßte sich die N. O. B. wahrscheinlich ausbedingen, daß der Abrechnung die Preise derjenigen Zeit zu Grunde gelegt werden, in welcher sie gemäß dem Moratorium die Baute auszuführen haben würde. Man werde ohne Zweifel der Unternehmung Etzweilen-Schaffhausen ermöglichen können, den ausgesprochenen Gedanken zu verwirklichen; aber heute könne noch keine Erklärung abgegeben werden. Es dürfte für die Zwecke der Conferenz wohl ge-

nügen, wenn, was offenbar ohne Gefährdung der Interessen geschehen könne, allseitig erklärt würde, daß einer im angeregten Sinne allenfalls abzuschließenden Separatübereinkunft zwischen der Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen und der N. O. B. nichts entgegenstehe.

Letztern Gedanken aufnehmend, beschließt die Conferenz: In Ergänzung des am 4. Mai getroffenen Separatabkommens können die Gesellschaften der N. O. B. und der Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen mit einander vereinbaren, daß, unbeschadet dem Hauptvertrage, aus den von der Landesgegend zu beschaffenden Mitteln ein Theil der Linie, Etzweilen-Feuerthalen, vor Ablauf des Moratoriums gebaut, und sei es durch die N. O. B., sei es durch eine andere Gesellschaft betrieben werden solle.

Unterdessen sind die Herren Zschokke, Straub und Käppeli wieder eingetreten. Sie haben beschlossen, der Verschiebung des Eröffnungstermins bis zum 1. November 1881 beizutreten, jedoch unter ganz bestimmter Festhaltung der Forderungen des Comite der **aargauischen Südbahn** betreffend Garantie für die Subventionen und die Bauten.

Diese Forderungen präcisiren sich im Laufe der nun folgenden langen Diskussion dahin, daß die Subventionen der aarg. Gemeinden durch ein Pfandrecht auf die Südbahn sicher gestellt oder daß ihnen wenigstens die gleichen Rechte wie den Obligationsgläubigern eingeräumt, daß ferner zu etwelcher Garantie für die wirkliche Ausführung der Linie Muri-Rothkreuz bis zu deren Vollendung keine Dividenden baar ausbezahlt, sondern die Einnahmenüberschüsse zu Amortisation der Schulden verwendet werden sollen. Zur Begründung wird im Wesentlichen angeführt, daß die Südbahn auf einem speziellen Rechtsverhältnisse beruhe und daher wohl für sich allein verpfändet werden könne und daß, wenn nicht jetzt wenigstens für Gleichstellung der Subvention mit den Obligationen gesorgt werde, die Lage sich außerordentlich zu Ungunsten jener verändern könnte. Denn während den Obligationen zugesichert sei, daß niemals besser berechtigte Titel ausgegeben werden dürfen, können sich die Subventionen nicht auf eine solche Klausel berufen. Würden die Obligationenanleihen ein Pfandrecht erhalten, die Subventionen aber nicht, so wären letztere in einem

allenfalls doch ausbrechenden Konkurse verloren, während sie jetzt mit den ersteren in der Klasse der laufenden Forderungen und also gleich stehen. Ohne durch eine solche Garantie eine Gegenleistung zu erhalten, würden die aarg. Gemeinden sehr wahrscheinlich das Moratorium nicht bewilligen.

Dagegen wird geltend gemacht: Eine Sicherstellung der erst künftig zu zahlenden 1,000,000 Fr. könne mit Recht nicht gefordert werden, da im Vertrage nichts derartiges ausbedungen sei, und wenn die Gemeinden die Einzahlung verweigern würden, so würden die Gesellschaften eben ihrerseits nicht leisten, nicht bauen. Die Sicherstellung sei aber auch nicht nöthig, weil, wenn der Bau in Angriff genommen werde, die N. O. B. sicher wieder rekonsolidirt, also keine Gefahr mehr vorhanden sein werde. Es könne sich daher nur um die bereits einbezahlten 1½ Mill. Fr., oder, da die Centralbahn für die Hälfte verhaftet sei, um 750,000 Fr. handeln. Dieses geringe Interesse, welches sich noch durch den Umstand vermindere, daß die 750,000 Fr. schon im Jahr 1884, also vor Inangriffnahme weiterer Bauten, zur Rückzahlung gelangen und daß, was allerdings zweifelhaft, die Centralbahn auch für diese Hälfte noch einzustehen hätte, rechtfertige nun in keiner Weise, eine Frage von so großer Tragweite aufzuwerfen. Vor Allem sei unmöglich, den aarg. Gemeinden ein separates Pfandrecht auf die aarg. Südbahn zu bestellen, weil wegen der in den Obligationen der N. O. B. und der S. C. B. enthaltenen erwähnten Klausel diese Obligationen mit ins Pfandrecht aufgenommen werden müßten. Die nothwendige Folge des Zugeständnisses sodann, die aarg. Subventionen den Obligationen gleichzustellen, gegebenen Falles also in's Pfandrecht ersten Ranges aufzunehmen, wäre die, daß man allen übrigen Subventionen, circa 13,000,000 Fr. ausmachend, die gleiche Stellung einräumen müßte. Wenn die erstberechtigten Forderungen aber auf eine so große Summe anwachsen (die Obligationen betrugen Ende 1875, ohne das Pariser Anleihen, circa 79,000,000 Fr.), so sei nicht zu hoffen, daß man das zur Rückzahlung des Pariser Darleihens von 25,000,000 Fr. und zur Bestreitung der unabweisbaren anderweitigen Bedürfnisse nöthige Geld, zumal zu erträglichen Bedingungen, finde. Durch Stellung solcher

Forderungen vereitle man den Zweck, um dessen willen man zusammengekommen sei und den man im Interesse Aller, auch der Subventionirenden, anstrebe. Ermögliche man die Rekonstruktion, so stelle man für die Subventionen die ehevorige Sicherheit wieder her; jene werde aber einzig ermöglicht durch Erleichterung der Bauverpflichtungen. Wenn nun vollends einzelne Interessenten, statt Opfer zu bringen, sich in eine günstigere Lage versetzen wollen als sie jetzt haben und bisher hatten, so müsse man an der Rettung verzweifeln. Aus Billigkeitsrücksichten werde wohl für die Subvenienten etwas geschehen müssen, indem man vielleicht einen Theil ihrer Forderungen in die erste Hypothek aufnehme, und das jedenfalls sei sicher, daß die Behörden der N. N. B. Anträge vorbereiten, um ein richtigeres Verhältniß zwischen Obligationen und Aktienkapital herzustellen. Allein zur Zeit sei das Finanzprogramm noch nicht abgeschlossen und könne nicht abgeschlossen werden, bis das Resultat der Verhandlungen über die Bauverpflichtungen vorliege. Es könne daher bezüglich der Stellung des Subventionskapitals durchaus noch keine Zusicherung gegeben werden; das Südbahnkomite könne für seine 3/4 Mill. Fr. unmöglich eine Erklärung verlangen, welche dem ganzen Finanzprogramm in der zwingendsten Weise präjudiziren würde und leicht die ganze Rekonstruktion unmöglich machen könnte; es möge sich mit der Zusicherung begnügen, daß das aarg. Subventionskapital nicht schlechter gestellt werden dürfe als dasjenige anderer Unternehmungen.

Auf den Vorschlag des Vorsitzenden, in Würdigung der Gründe, welche gegen die jetzige Normirung der Stellung des Subventionskapitals sprechen, und in Erwägung, daß wenn allfällig zu einer Verpfändung des N. O. B.-Netzes geschritten werden wollte, die Subvenienten noch immer Gelegenheit haben, ihre Ansprüche geltend zu machen und nöthigenfalls die Frage ihrer Berechtigung vor das Bundesgericht zur Entscheidung zu bringen, wird beschlossen, die Frage der Sicherstellung des Subventionskapitals, resp. der Gleichstellung desselben mit dem Obligationenkapital offen zu lassen, immerhin in der Meinung, daß in dieser Beziehung keine der in der Conferenz vertretenen Unternehmungen einen Vorzug vor andern erhalten dürfe.

Ebenfalls auf den Vorschlag des **Vorsitzenden** wird endlich der von ihm im Eröffnungsworte angeregte Gedanke in folgender Form zum Beschluß erhoben:

„Die in der Conferenz vom 3. und 4. Mai 1877 gefaßten Beschlüsse, nach dem Hauptinhalte dahin lautend:

A. Bezüglich der aargauischen Südbahn werden die Baufristen so verlängert, daß bis zum 1. April 1880 die Arbeiten an der Strecke Muri-Rothkreuz zu beginnen haben und bis zum 1. November 1881 diese Linie dem Betriebe übergeben werden soll;

B. An den Linien Bülach-Schaffhausen, Coblenz-Stein, Etzweilen-Schaffhausen und Thalweil-Zug können die Bauten bis Ende 1885 eingestellt bleiben und der Bundesrath hat zu entscheiden, ob dannzumal die N. O. B.-Gesellschaft wieder genügend erstarkt sei, ob sie also und an welchen Linien die Arbeiten wieder aufzunehmen habe. Wenn in der Zwischenzeit ein Bewerber eine Linie auf einen früheren Zeitpunkt zu vollenden übernehmen wollte, so wäre die N. O. B. gehalten, die betreffende Konzession demselben abzutreten, sofern sie nicht binnen Frist die gleiche Verpflichtung erfüllen zu wollen erklären würde, —

werden, abermals unter allseitigem Vorbehalt der Ratifikation durch die resp. Mandanten, bestätigt, unter folgenden nähern Bedingungen:

a) Diese Vereinbarungen sind nur gültig, wenn alle in der Conferenz vertretenen Unternehmungen die abschließliche Ratifikation ertheilen.

b) Die Vereinbarungen treten außer Kraft, wenn die Unternehmungen der rechtsufrigen Zürichseebahn und der Linie Dielsdorf-Niederweningen dem Moratorium nicht auch beitreten, und wenn in diesem Falle die N. O. B., sei es freiwillig, sei es durch rechtlichen Zwang in die Lage versetzt würde, diese Linien vor dem oben unter B vorgesehenen Zeitpunkte auf eigene Rechnung auszuführen.

c) Diese Vereinbarungen treten überhaupt nur unter der Bedingung in Kraft, daß die Rekonstruktion der N. O. B. gelinge und somit die Liquidation derselben abgewendet werde.

d) Wenn die Vereinbarungen gemäß obigen Bedingungen dahinfallen sollten, so würden die sämmtlichen Unternehmungen in ihre ehevorigen Vertragsrechte zurücktreten."

Der zweite Satz unter b beruht auf dem Gedanken, daß durch den bloßen Nichtbeitritt der rechtsufrigen Seebahn und der Unternehmung Dielstorf-Niederweningen zum Moratorium die Vereinbarungen mit den übrigen Unternehmungen nicht dahinfallen würden, weil die Möglichkeit vorliegt, daß alsdann die N. O. B. erklären würde, nicht im Besitz der zur Ausführung erforderlichen Mittel zu sein, und daß die Bundesbehörden in die Lage kommen könnten, die Concession für verwirkt zu erklären, in welchem Falle nur Schadenersatzansprüche in Frage kommen können.

Schließlich bezeichnet das Präsidium es als Sache der N. O. B.-Gesellschaft, bei den Bundesbehörden und dem großh. bad. Ministerium die nöthigen Schritte zu thun, damit die in den bezüglichen Konzessionen angesetzten Fristen nach Maßgabe dieser konferenziellen Vereinbarungen verlängert werden.

Schluß der Sitzung um 7½ Uhr.

Conferenz

betreffend die

Bauverpflichtungen der Nordostbahn.

Linie Dielsdorf=Niederweningen.

---

6. Sitzung.

Bern, den 6. Juni 1877, Nachmittags 3 Uhr.

Anwesend die Herren:

Bundesrath Anderwert, als Delegirter des Bundesrathes,

a. Bezirksrichter Weiß in Niederweningen, als Vertreter des Comite der Eisenbahn Dielstorf=Niederweningen,

Nationalrath Dr. A. Escher } als Vertreter der Nordostbahn=
„ Dr. Römer } gesellschaft

Protokollführer: Hürlimann, Sekretär des schweiz. Eisenbahn=departements.

Nach den Aufklärungen, welche das Präsidium einleitend gibt, liegt der Grund, warum das Komite der Eisenbahn Dielsdorf=Niederweningen nicht von Anfang an zu den Konferenzen eingeladen worden ist, darin, daß dasselbe nicht wie die dazu beigezogenen Unternehmungen um die Vermittlung des Bundesrathes eingekommen ist, und daß die Akten betreffend jene Linie damals noch nicht vollständig waren. Indem der Vorsitzende den zuletzt, in der fünften Sitzung, gefaßten Beschluß verliest (das Protokoll der Konferenz vom 3. und 4. Mai wurde Herrn Weiß schon früher mitgetheilt), ersucht er die Parteien um Eröffnung ihrer Begehren und Erklärungen.

Herr Escher stellt und motivirt das Gesuch um den Beitritt des Komite zu dem von den übrigen Unternehmungen bewilligten Moratorium. Er erklärt, daß in diesem Falle die N. O. B. die Baupflicht, welche sie bisher bestritten habe und bei Ablehnung des Moratoriums fernerhin zu bestreiten sich vorbehalte, anerkenne, und daß unter der gleichen Voraussetzung die 17,000 Fr., welche die zwei Gemeinden Schöfflisdorf und Oberweningen anticipando an die Subvention von ursprünglich 170,000, dann von 157,000 Fr. bezahlt haben, sofort nach Inkrafttreten der Vereinbarung betreffend das Moratorium sammt Zinsen zurückerstattet werden.

Herr Weiß erinnert an den durch die Presse bekannt gewordenen Beschluß des Komite, gegen die N. O. B. den Rechtsweg zu betreten. Diesen Schritt habe es zu seinem Bedauern thun müssen, weil im Programme der Rekonstruktionskommission und in den Verhandlungen mit derselben gar keine Konzession gemacht, vielmehr die Baupflicht bestritten worden sei. Heute wolle er nun erklären, daß man gern entgegenkommen werde, um die Lage der N. O. B. zu erleichtern, aber eine Verschiebung um 8 Jahre sei zu lang; auf diesen Vorschlag könne er und werden das Komite und die Gemeinden, welchen der endgültige Entscheid zustehe, nicht eingehen. Eine Verzögerung wie die vorgeschlagene würde die Privaten, welche, wie in Niederweningen, Beiträge gezeichnet haben und auf deren Subskription der Subventionsbeschluß der Gemeinde beruhe, ohne Zweifel berechtigen, ihre Verpflichtung zurückzunehmen. (Im Laufe der Diskussion spricht sich Herr Weiß, jedoch ohne Verbindlichkeit, dahin aus, daß man höchstens eine zweijährige Fristerstreckung bewilligen könne, daß man jedoch wahrscheinlich im Stande und bereit wäre, einen Theil des Baukapitals zu beschaffen und der N. O. B. gegen angemessenen Zins, etwa $4\frac{1}{2}$ %, darzuleihen). — Das Projekt Dielsdorf-Niederweningen zeige ausnahmsweise Verhältnisse, welche eine Begünstigung rechtfertigen. Es sei wahrscheinlich von allen in Betracht fallenden das älteste, da schon zur Zeit des Baues der Linie Oerlikon-Dielsdorf eine Fortsetzung bis Niederweningen in Aussicht gestellt worden sei (wesentlich aus diesem Grunde habe die Gegend für die Bülach-Dielsdorfer Linie s. Z. einen Beitrag von 50,000 Fr. geleistet, welche 10 Jahre keinen Zins

abtrugen) und da die im Austausch gewisser Erklärungen liegende Vereinbarung über den Bau der Linie aus dem Jahre 1872 datire. Bezüglich auf Bau- und Betriebskapital sei das Unternehmen eines der bescheidensten, indem nach dem modifizirten Trace die Bahn nur auf ca. 1 Mill. Fr. zu stehen komme und der Betrieb kein oder nur wenig weiteres Betriebspersonal und -Material erheische, vielmehr die von Oerlikon nach Dielsdorf fahrenden Wagen und Bediensteten dannzumal einfach noch die 8 Kilometer bis Niederwenigen weiter gehen würden. Angesichts dieser geringen finanziellen Tragweite des Unternehmens könne nicht gesagt werden, daß die Situation der N. O. B. durch die baldige Inangriffnahme des Baues gefährdet werde. Auf der andern Seite sei die Gegend hinsichtlich der Verkehrsmittel viel ungünstiger gestellt, als andere Landestheile, z. B. die Gemeinden am rechten Seeufer, welchen das Moratorium ebenfalls zugemuthet werde.

Diesen Ausführungen wird entgegengehalten:

Auf dem Rechtswege würde die Gegend am allerwenigsten zu einer Bahn gelangen. Die N. O. B. würde sich für berechtigt und verpflichtet halten, einer allfälligen Klage alle ihr zustehenden Einreden entgegenzusetzen. Die Frage, ob die N. O. B. durch die Erklärung vom 2. August 1872 gebunden sei, ist eine sehr zweifelhafte. Denn die Erklärung beruht auf der Voraussetzung, daß für Dielsdorf-Niederweningen die gleichen Konzessionsbedingungen erhältlich seien, wie sie für Oerlikon-Dielsdorf bestehen; nun aber verwarf die Bundesversammlung das diesfällige Gesuch und brachte die sogen. Normalkonzession zur Anwendung, welche in mehrfacher Beziehung ungünstiger ist, namentlich die Steuerfreiheit nicht gewährt. Ueber Annahme dieser Konzession, resp. über Ausführung der Bahn auf Grundlage derselben, hat sich die N. O. B. noch nicht erklärt und sie könnte ohne Schaden für sich auch später noch darauf verzichten. — Sodann läßt sich der Bau einer Eisenbahn rechtlich nicht erzwingen; es bliebe der klägerischen Partei nur ein Anspruch auf Ersatz des volkswirthschaftlichen Schadens, der durch Unterlassung, resp. Verschiebung des Baues erwachsen würde, ein Anspruch, der auf schwachen Füßen steht.

Noch in anderer Richtung könnte die Lage der bei der Linie Dielsdorf-Niederweningen Interessirten sich nur verschlimmern: wenn

die N. O. B. zusammenbräche, würde die geleistete Zahlung von 17,000 Fr. kaum mehr ganz erhältlich sein.

Der Fall könnte auch leicht eintreten, daß die von der N. O. B. anbegehrte Fristverlängerung trotz dem Widerspruch des Komite von der Bundesversammlung bewilligt würde und für dasselbe maßgebend wäre. Denn die Erklärung vom 2. August 1872, wie sie wenigstens in dem von der N. O. B. veranstalteten Abdruck vorliegt, enthält keine Baufristen. (Herr Weiß behauptet dagegen, nach dem Original wäre die Bahn bis zum 1. Juli 1878 zu vollenden.) Unter den Umständen, wie sie hier vorhanden sind, würden die eidg. Räthe sehr wahrscheinlich ein solches Gesuch nicht abweisen, zumal es für die in Frage liegende Linie ein erstmaliges wäre.

Sollte aber die Rekonstruktion der N. O. B. am Widerstande der Unternehmung Dielsdorf-Niederweningen scheitern, so wäre das sichere Resultat das, daß die Gegend für immer dem Anspruch, die Eisenbahn zu erhalten, zu entsagen hätte; denn für sich allein werde eine solche Linie nie rentiren, nie gebaut und betrieben werden können.

Und die Weigerung, für Dielsdorf-Niederweningen dem Moratorium beizutreten, könnte in der That leicht diese Folge herbeiführen. Denn Gleichbehandlung aller Unternehmungen ist die Bedingung, von welcher die Vereinbarung mit den übrigen, und zwar mit vollem Rechte, abhängig gemacht wurde, ist ein Standpunkt, der auch für die bundesräthliche Vermittlung große Bedeutung hat; Verschiebung aller Bauverpflichtungen machen die Finanzinstitute zur unerläßlichen Bedingung ihrer Handreichung für die Rekonsolidation der N. O. B. Die andern Unternehmungen werden Dielsdorf-Niederweningen keinen Vorrang einräumen; denn jede von ihnen hätte mindestens so triftige Gründe für die eigene Bevorzugung geltend zu machen. Eglisau-Schaffhausen z. B. käme als durchgehende Linie, als große Transitbahn, gewiß vor Dielsdorf-Niederweningen an die Reihe, und doch ist sie dem allgemeinen Beschlusse beigetreten, obgleich Rafz und das Rafzerfeld mit seiner zahlreichen Bevölkerung dadurch noch für eine Reihe von Jahren auch, wie das Wehnthal, auf die Landstraße angewiesen wird. Ueberhaupt ist die hier interessirte Gegend durch die N. O. B. keineswegs zu Schaden gekommen; die Verpflichtungen gegenüber den Subvenienten

für Oerlikon-Dielsdorf wurden gehörig eingelöst, und für den Hauptverkehr, der nach Zürich geht, hat diese Linie schon eine namhafte Abkürzung gebracht. Die Opposition einer Unternehmung, welche demjenigen Kanton angehört, der von der N. O. B. die größten Vortheile gezogen hat, die Opposition einer Unternehmung, von der man wegen ihrer relativ geringen Bedeutung am ehesten Konzessionen hat erwarten können, würde in den weitesten Kreisen einen peinlichen Eindruck machen und könnte die fatalsten Konsequenzen haben.

Wenn das Komite und die Gemeinden diese Gründe noch einmal erwägen und Kenntniß nehmen von der seit seinen letzten Entschließungen veränderten Sachlage, von den Vereinbarungen mit allen übrigen interessirten Unternehmungen, von den heutigen eventuellen Zugeständnissen der N. O. B., so sei anzunehmen, daß die weitern Schlußnahmen die Uebereinstimmung mit den Mitbetheiligten und mit den eigenen wohlverstandenen Interessen herstellen werden.

Herr Weiß erklärt, ohne Auftrag und Vollmacht zu sein, um so weit wie das allgemeine Moratorium reichende Abmachungen einzugehen. Er wird das Komite in Bälde versammeln, demselben über die heutigen Verhandlungen Bericht erstatten und dessen Beschluß veranlassen, sowie sofort davon dem Vorsitzenden Kenntniß geben.

(Schluß der Sitzung $4^1/_2$ Uhr).

Beilage 4.

Entwurf.

(13. Juni 1877.)

Statuten

der

Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft.

(. . . . .)

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft ist eine Aktiengesellschaft, welche ihren Sitz in Zürich hat.

§ 2.

Die Nordostbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, ihr gegenwärtiges Bahnnetz durch den Bau oder durch den Ankauf weiterer Linien oder auch auf irgend einem andern Wege auszudehnen, Bahnen im Eigenthume Dritter ganz oder bloß theilweise, also z. B. lediglich zur Besorgung des Transportdienstes, in Pacht zu nehmen, mit andern Bahnunternehmungen Gemeinschaftsverträge abzuschließen, sowie endlich Transportanstalten, welche, in Verbindung mit dem Nordostbahnnetze stehend, zur Hebung des Verkehres auf demselben beizutragen geeignet sind, in's Leben zu rufen oder sich bei der Herstellung solcher zu betheiligen.

Die Nordostbahn-Gesellschaft nimmt hinwieder die Berechtigung für sich in Anspruch, ihr Bahnnetz ganz oder theilweise zu veräußern oder mit andern Bahnunternehmungen zu verschmelzen, sowie dasselbe

in seiner gesammten Ausdehnung oder bloß streckenweise entweder in vollem Umfange oder nur in beschränkter Art, wie z. B. lediglich zur Besorgung des Transportdienstes, zu verpachten.

II. Gesellschaftskapital und Aktien.

§ 3.

Das Gesellschaftskapital beträgt 50 Millionen Franken.

Die Beschaffung desselben ist durch die Emission von 22,000 Prioritätsaktien von je Fr. 500 und von 78,000 Stammaktien von ebenfalls je Fr. 500 erfolgt.

Die 22,000 Prioritätsaktien haben den sämmtlichen übrigen Aktien gegenüber ein Vorrecht auf das Eigenthum der Gesellschaft.

Im Fernern haben sie in erster Linie Anspruch auf eine Jahresdividende von 6% ihres Nominalbetrages. Erst nachdem dieser Anspruch erfüllt ist, erhalten die Stammaktien eine Dividende bis auf 5% ihres Nominalbetrages. Ein allfälliger Ueberschuß wird gleichmäßig unter sämmtliche Aktien (Prioritäts- und Stammaktien) vertheilt.

Das Recht des Rückkaufes der Prioritätsaktien bleibt der Gesellschaft vorbehalten. Dabei hat es jedoch die Meinung, daß für solche zurückgekaufte Aktien ein Stimmrecht in der Generalversammlung nicht ausgeübt werden soll.

Das Gesellschaftskapital kann in Folge eines Beschlusses des hiezu kompetenten Gesellschaftsorganes vermehrt werden. Dasselbe ist jedenfalls bis auf den Betrag von mindestens der Hälfte der übrigen Passiven in allmäliger Weise zu erhöhen.

Bei der Vermehrung des Aktienkapitales ist die den Prioritätsaktien eingeräumte Rechtsstellung gebührend zu wahren.

§ 4.

Die Prioritäts- und die Stamm-Aktien sind entweder Inhaber- oder Namen-Aktien.

Auf das Begehren des Besitzers ist jede Inhaber-Aktie gegen eine dieselbe Nummer tragende Namen-Aktie und umgekehrt jede Namen-Aktie gegen eine dieselbe Nummer tragende Inhaber-Aktie auszu-

wechseln. Diese Auswechslung wird unter Vormerkung auf den hiezu bestimmten Aktienregistern und gegen Entrichtung einer der Gesellschaftskasse zufallenden Gebühr von 5 Fr. per Aktie bewerkstelligt. Die zum Zwecke des Austausches eingereichte Aktie wird sofort annullirt.

Auch von der Abtretung einer Namen-Aktie ist auf Verlangen in einem hiefür bestimmten Register Vormerkung zu nehmen. Es hat dieß jedoch nur gegen Erlegung einer in die Gesellschaftskasse fallenden Gebühr von 2 Fr. und in der Weise zu geschehen, daß die erfolgte Abtretung sowohl in dem erwähnten Register als auch auf der Aktie selbst durch die kontrahirenden Theile oder ihre Bevollmächtigten und durch die Gesellschaft unterschriftlich bezeugt wird.

§ 5.

Die Aktien sind untheilbar. Die Gesellschaft anerkennt nur Einen Repräsentanten für jede Aktie.

§ 6.

Ein Aktionär kann unter keinen Umständen über den Betrag seiner Aktie hinaus in Anspruch genommen werden.

§ 7.

Der Besitz einer Aktie schließt von Rechtswegen die Anerkennung der jeweiligen Statuten der Gesellschaft, sowie auch aller Beschlüsse in sich, welche die verschiedenen Gesellschaftsorgane innerhalb der Grenzen der ihnen zustehenden Kompetenz gefaßt haben.

§ 8.

Gegen schadhaft gewordene, jedoch noch leicht erkennbare Aktientitel können von der Direktion neue Ausfertigungen derselben ausgegeben werden.

§ 9.

Für Amortisation verlorener oder untergegangener Aktientitel findet das durch die im Kanton Zürich geltende Gesetzgebung in Bezug auf Amortisation von Titeln festgesetzte Verfahren seine Anwendung.

III. Erneuerungsfond und Dividende.

§ 10.

Aus dem jährlichen Reinertrage der Unternehmung haben jeweilen vorab Einlagen in einen Erneuerungsfond zu erfolgen, welcher hauptsächlich zur Erneuerung des Oberbaues der Bahn, zur Ersetzung von Lokomotiven und Wagen, sowie zum Umbau und zur Ersetzung von Dampf- und Schleppbooten bestimmt ist.

Ein besonderes Regulativ wird die erforderlichen grundsätzlichen Bestimmungen über die Einlagen in den Erneuerungsfond und über die demselben zu enthebenden Beträge aufstellen.

Dem Erneuerungsfond werden keine Zinsen gutgeschrieben.

§ 11.

Der jährliche Reinertrag wird nach Abzug der Einlage in den Erneuerungsfond (§ 10), sowie einer allfälligen Abschreibung auf einzelnen Objekten nach Mitgabe von § 3 der Statuten als Dividende unter die Prioritäts- und die Stammaktien vertheilt.

Diese Vertheilung kann in Vollziehung von § 3, Absatz 6 der gegenwärtigen Statuten statt in baar durch Einhändigung von Aktien oder Obligationen erfolgen.

IV. Gesellschaftsorgane.

§ 12.

Die Organe der Nordostbahn-Gesellschaft sind:

A. die Generalversammlung;
B. der Verwaltungsrath;
C. die Direktion.

Sie versammeln sich am Sitze der Gesellschaft.

A. Die Generalversammlung.

§ 13.

Die gehörig konstituirte Generalversammlung vertritt die Gesammtheit aller zur Theilnahme an derselben Berechtigten.

Ihre statutengemäßen Beschlüsse und Wahlen sind somit auch für Minderheiten und für Abwesende verbindlich.

§ 14.

Die Generalversammlungen werden von dem Verwaltungsrathe einberufen.

Die ordentliche Generalversammlung findet jeweilen im Laufe der ersten Hälfte des Jahres statt.

Außerordentliche Generalversammlungen werden veranstaltet, wenn es von dem Verwaltungsrathe für nothwendig erachtet oder falls es von einer aus wenigstens einem Drittheile der Mitglieder bestehenden Minderheit des Verwaltungsrathes oder von der Direktion oder endlich von den Inhabern mindestens eines Zehntheiles der Aktien, von den letztern unter Mittheilung der Anträge, welche sie der Generalversammlung vorzulegen beabsichtigen, verlangt wird.

§ 15.

Die Einladung zu einer Generalversammlung ist wenigstens 2 Wochen vor dem Versammlungstage zu veröffentlichen.

In derselben sind die Gegenstände, welche zur Verhandlung kommen sollen, zu bezeichnen.

§ 16.

Mit Beziehung auf die Stimmberechtigung in der Generalversammlung stehen die Prioritäts- und die Stammaktien auf gleicher Linie.

Wer 1-6 Aktien (Prioritäts- oder Stammaktien) besitzt, hat in der Generalversammlung 1 Stimme,
wer 7-15 Aktien besitzt, hat in der Generalversammlung 2 Stimmen,
„ 16-30 „ „ „ „ „ „ „ 3 „
„ 31-50 „ „ „ „ „ „ „ 4 „
und wer mehr Aktien besitzt, jeweilen für eine weitere Zahl bis auf je 25 Aktien 1 Stimme mehr.

Aktionäre, welche in der Generalversammlung zu erscheinen verhindert sind, können ihr Stimmrecht andern Aktionären übertragen.

In keinem Falle dürfen jedoch von derselben Person mehr als 100 Stimmen, gleichviel ob dieß bloß in eigenem Namen oder zugleich auch in Vertretung Dritter geschehe, abgegeben werden.

§ 17.

Die Generalversammlung ist gehörig konstituirt und kann somit gültig verhandeln, sobald sie vorschriftsgemäß einberufen worden ist (§ 15) und die anwesenden Aktionäre zusammen zur Abgabe von wenigstens 250 Stimmen berechtigt sind und überdieß mindestens den fünfzehnten Theil der emittirten Aktien repräsentiren.

Handelt es sich in einer Generalversammlung um eine Veränderung der Statuten, so soll in derselben wenigstens ein Fünftheil, und würde der Verkauf des Nordostbahnnetzes oder die Verschmelzung der Nordostbahngesellschaft mit einer andern Bahnunternehmung, in Folge welcher die erstere zu bestehen aufhören würde, zur Berathung kommen, mindestens die Hälfte der emittirten Aktien vertreten sein.

§ 18.

Wenn eine Generalversammlung zwar vorschriftsgemäß einberufen worden ist, aber wegen unzureichenden Besuches derselben, beziehungsweise wegen unzulänglicher Vertretung des Aktienkapitales, nicht gültig verhandeln kann, so wird eine neue Versammlung unter Abkürzung der Einladungsfrist auf 8 Tage ausgeschrieben.

Die Beschlüsse dieser zweiten Versammlung sind, immerhin vorausgesetzt, daß sie vorschriftsgemäß einberufen worden, gültig, welches auch die Zahl der Stimmen, zu deren Abgabe die in der Versammlung anwesenden Aktionäre berechtigt sind, und die Quote des Aktienkapitales, das sie repräsentiren, sein mag. Doch darf kein Gegenstand zur Behandlung kommen, der sich nicht in der Einladung zu der ersten Generalversammlung auf dem Traktandenverzeichnisse befunden hat.

§ 19.

Den Vorsitz in der Generalversammlung führt der jeweilige Präsident des Verwaltungsrathes und im Falle seiner Verhinderung der Vicepräsident desselben.

Für die Bestellung des Sekretariates der Generalversammlung trifft der Verwaltungsrath die erforderlichen Anordnungen.

Die Stimmenzähler wählt die Generalversammlung in der nach Beschaffenheit der jedesmaligen Umstände erforderlichen Zahl.

§ 20.

Der Generalversammlung kommen folgende Befugnisse zu:

1) die Wahl der Direktion, zu welchem Behufe der Verwaltungsrath der Generalversammlung einen immerhin unverbindlichen Vorschlag vorzulegen hat;
2) die Wahl der übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes, wobei die hinsichtlich der Kantonsangehörigkeit eines Theiles derselben von der Gesellschaft eingegangenen Verpflichtungen ihre Erfüllung zu finden haben;
3) die Wahl des Präsidenten des Verwaltungsrathes;
4) das Recht der Abberufung des Verwaltungsrathes und der Direktion sowie einzelner Mitglieder dieser Kollegien;
5) Schlußnahmen betreffend die Abnahme der Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrathes, sowie betreffend die Passation der Jahresrechnung der Direktion;
6) Schlußnahmen zum Behufe der Ausführung von § 11, also namentlich betreffend Festsetzung der Jahresdividende, sowie betreffend Ausfolgung derselben vermittelst Einhändigung von Aktien oder Obligationen statt durch Baarzahlung;
7) Schlußnahmen betreffend Vermehrung des Gesellschaftskapitales (§ 3);
8) Ermächtigung zu der Aufnahme neuer Anleihen von längerer Dauer, worunter jedoch solche, welche bloß zur Rückzahlung bereits bestehender Anleihen dieser Art dienen sollen, nicht zu verstehen sind, sowie Ermächtigung zur Aufnahme vorübergehender Anleihen in einem Betrage von mehr als 2 Millionen Franken;
9) Ermächtigung zu der Bestellung von Pfandrechten für einen höhern Betrag als 2 Millionen Franken;
10) Schlußnahmen betreffend die in § 2 der gegenwärtigen Statuten vorgesehenen Maßregeln, wenn letztere nicht nur die Pachtung oder Verpachtung von Bahnstücken untergeordneten Belanges oder die Pachtung oder Verpachtung des bloßen Betriebsdienstes, beziehungsweise einzelner Abtheilungen dieses Dienstes zum Gegenstande haben, und wenn die bezüglichen Pachtverträge nicht für mehr als 5 Jahre, oder mit einer längern als einer jederzeitigen einjährigen Kündigungsfrist abgeschlossen werden;

11) Abänderung der Statuten;

12) Behandlung aller Gegenstände, welche zwar in die Kompetenz des Verwaltungsrathes fallen, die aber der letztere aus besondern Gründen der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen für angemessen erachtet.

§ 21.

Die Generalversammlung faßt ihre Beschlüsse betreffend Abnahme des Geschäftsberichtes und der Jahresrechnung des Verwaltungsrathes (§ 20, Ziff. 5) auf den Antrag einer Rechnungsprüfungskommission, welche sie jedes Jahr bei ihrem ordentlichen Zusammentritte für den Geschäftsbericht und die Rechnung des betreffenden Jahres ernennt. Die Kommission besteht aus 3—5 Mitgliedern. Die Stimmenzähler der Generalversammlung, in welcher die Wahl erfolgt, geben der Kommission noch drei Ersatzmänner bei.

Mit den übrigen gemäß § 20 Ziff. 4, 6—11 in ihre Kompetenz fallenden Gegenständen befaßt sich die Generalversammlung entweder in Folge von Vorschlägen des Verwaltungsrathes oder der Direktion oder einer aus wenigstens einem Drittheile der Mitglieder bestehenden Minderheit des Verwaltungsrathes (§ 14, Absatz 3) oder in Folge von Motionen einzelner Aktionäre.

Solche Motionen gelangen entweder auf dem in § 14, Absatz 3 vorgesehenen Wege an die Generalversammlung oder sie sind, wenn die Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung zum Behufe der Behandlung derselben nicht begehrt wird, dem Verwaltungsrathe jeweilen so rechtzeitig schriftlich mitzutheilen, daß sie noch in der Einladung zu ohnehin bevorstehenden Generalversammlungen angemeldet werden können. Werden sie verspätet eingereicht, so daß dieß nicht mehr möglich ist, so kommen sie erst in der zweitfolgenden Generalversammlung zur Behandlung.

Ueber alle auf dem Wege der Motion einzelner Aktionäre an die Generalversammlung gelangenden Anträge gibt der Verwaltungsrath sein Gutachten ab.

§ 22.

In der Generalversammlung ist es jedem Stimmberechtigten gestattet, zu allen Gegenständen, welche von dem Verwaltungsrathe

oder auf dem Wege der Motion zur Verhandlung gebracht werden, Abänderungsanträge zu stellen.

§ 23.

Anträge von Aktionären können in einer Generalversammlung nur dann zu weiterer Verhandlung kommen, wenn sie nach stattgehabter kurzer Begründung von mindestens 10 Anwesenden unterstützt werden.

§ 24.

In der Generalversammlung entscheidet die absolute Mehrheit der in derselben abgegebenen Stimmen.

Die gemäß den Statuten durch die Generalversammlung vorzunehmenden Wahlen erfolgen, mit Ausnahme derjenigen der Stimmenzähler, vermittelst geheimer Stimmgebung.

Der Präsident hat Stimmberechtigung. Im Falle der Stimmengleichheit gibt, wenn es sich um Beschlüsse handelt, seine Ansicht den Ausschlag. Bei Wahlen ist das Loos zu ziehen.

§ 25.

Die Richtigkeit des Protokolles der Generalversammlung ist durch den Präsidenten, die Stimmenzähler und den Sekretär unterschriftlich zu bezeugen.

B. und C. **Verwaltungsrath und Direktion.**

§ 26.

An der Spitze der Gesellschaft steht ein Verwaltungsrath und eine Direktion.

Der Verwaltungsrath besteht aus 31 Mitgliedern, von welchen 3 die Direktion zu bilden haben.

Der Verwaltungsrath wird auf Begehren der Direktion für Mitglieder der letztern, welche verhindert sind, ihres Amtes zu warten, Ersatzmänner aus seiner Mitte bezeichnen.

§ 27.

Beamtete der Gesellschaft können nicht zugleich Mitglieder des Verwaltungsrathes, beziehungsweise der Direktion sein.

§ 28.

Die Amtsdauer der Mitglieder des Verwaltungsrathes und der Direktion beträgt 4 Jahre.

Je zu zwei Jahren um unterliegt die ungefähre Hälfte derselben einer Erneuerungswahl.

Die in Folge dieser Bestimmung austretenden Mitglieder sind stets wieder wählbar.

Ausnahmsweise wird schon nach 2 Jahren, und zwar in der ordentlichen Generalversammlung des Jahres 1879, eine Erneuerungswahl des dritten Mitgliedes der Direktion sowie derjenigen 14 Mitglieder des Verwaltungsrathes, welche zuletzt aus der Wahl hervorgegangen sind, vorgenommen.

§ 29.

Wenn zwischen den periodischen Erneuerungswahlen Stellen im Verwaltungsrathe oder in der Direktion in Erledigung kommen, so treten diejenigen, welchen sie übertragen werden, in die Amtsdauer derer ein, welche sie zu ersetzen berufen worden sind.

Eine erledigte Stelle soll in der nächsten Generalversammlung wieder besetzt werden, wenn nicht diese selbst die Verschiebung der Wahl beschließt.

§ 30.

Der Präsident und der Vicepräsident des Verwaltungsrathes sind aus der Zahl derjenigen Mitglieder zu wählen, welche nicht der Direktion angehören.

§ 31.

Die Amtsdauer des Präsidenten und des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes und der Direktion beträgt zwei Jahre. Sie sind nach Ablauf derselben jeweilen wieder wählbar.

Die Bestimmung des § 29 findet auch auf die Stellen des Präsidenten und Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes und der Direktion analoge Anwendung.

§ 32.

Der Verwaltungsrath bestellt sein Sekretariat in der ihm geeignet scheinenden Weise.

§ 33.

Jedes Mitglied der Direktion hat fünfzig, jedes Mitglied des Verwaltungsrathes fünfundzwanzig Aktien mit deren Coupons bei der Gesellschaftskasse zu deponiren.

§ 34.

Der Verwaltungsrath versammelt sich auf die Einladung seines Präsidenten, so oft die Geschäfte es erfordern.

Wenn die Einberufung des Verwaltungsrathes von seinem Ausschusse (§ 39) oder von 5 Mitgliedern oder von der Direktion verlangt wird, so ist der Präsident verpflichtet, einem solchen Begehren Folge zu geben.

In den Einladungen zu den Sitzungen sind jeweilen die wichtigern Traktanden, welche zur Verhandlung kommen sollen, anzugeben. Ueberdieß sollen die auf diese Traktanden bezüglichen Anträge und, wo die Natur oder die besondere Bedeutung derselben es erheischt, auch die dazu gehörenden erläuternden Berichte den Mitgliedern des Verwaltungsrathes einige Tage vor der Sitzung, in welcher sie zur Behandlung kommen, mitgetheilt werden.

§ 35.

Der Verwaltungsrath kann gültig verhandeln, sobald wenigstens die absolute Mehrheit seiner Mitglieder in der Sitzung anwesend ist.

§ 36.

Zu einer gültigen Verhandlung der Direktion ist die Anwesenheit von wenigstens 2 Mitgliedern, beziehungsweise Ersatzmännern erforderlich.

§ 37.

Dem Verwaltungsrathe kommen folgende Befugnisse zu:

1) die Wahl des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes;

2) die Wahl des Präsidenten und des Vicepräsidenten der Direktion;
3) die Festsetzung der Besoldung der Mitglieder der Direktion und die Bestimmung der den Ersatzmännern derselben zu verabreichenden Entschädigung;
4) die Genehmigung der Organisation der Verwaltung der Nordostbahn;
5) die Wahl des Rechnungsrevisors;
6) die Festsetzung des Jahresbüdgets für die sämmtlichen Einnahmen und Ausgaben der Nordostbahn;
7) die Aussetzung von Besoldungen im Betrage von Fr. 5000 oder in einem höhern Betrage und die Bestätigung der Wahl sämmtlicher Beamteten und Angestellten mit einer Besoldung von Fr. 5000 oder von einer höhern Summe;
8) die Aufstellung des Regulatives für den Erneuerungsfond (§ 10);
9) der Abschluß
   a) von neuen Anleihen längerer Dauer kraft Ermächtigung der Generalversammlung (§ 20, Ziff. 8),
   b) von Anleihen, welche ebenfalls auf längere Zeit abgeschlossen werden, aber bloß zur Rückzahlung bereits bestehender Anleihen dieser Art dienen sollen,
   c) von bloß vorübergehenden Anleihen in einem zwischen 1 und 2 Millionen Franken sich bewegenden Gesammtbetrage;
10) Schlußnahmen betreffend theilweise oder gänzliche Kündigung von Anleihen;
11) die Aufstellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, soweit sie einen normalen und nicht bloß einen vorübergehenden oder ausnahmsweisen Charakter haben;
12) die Entscheidung über das Tracé neu zu bauender Bahnen, soweit es sich um die Hauptrichtung derselben handelt, und über die Lage und Ausdehnung von Bahnhöfen und größern Stationen;
13) die Genehmigung von Bau- und Lieferungsverträgen, welche mehr als eine Million Franken betreffen;
14) die Genehmigung von Verträgen, welche mit Behörden oder Transportanstalten abgeschlossen werden und wichtigeren In-

haltes sind, wobei jedoch die der Generalversammlung zukommenden Rechte (§ 20) vorbehalten bleiben;

15) Schlußnahmen betreffend Veränderung der bestehenden Konzessionsbestimmungen, soweit die Gesellschaft solche zu fassen in der Stellung ist;

16) die einfache oder mit einem Befunde des Verwaltungsrathes verbundene Uebermittlung des Geschäftsberichtes und der Jahresrechnung der Direktion an die Generalversammlung und die Vorlage des Geschäftsberichtes des Verwaltungsrathes an dieselbe;

17) die Antragstellung an die Generalversammlung über die sämmtlichen Schlußnahmen, welche derselben gemäß § 20, Ziff. 6—11 zustehen, beziehungsweise zu denen sie in Anwendung von § 20, Ziff. 12 veranlaßt wird, sowie die Begutachtung von Anträgen der Direktion oder einer Minderheit des Verwaltungsrathes oder von Motionen einzelner Aktionäre (§ 21, Absatz 2), welche die in § 20 Ziffer 4—11 vorgesehenen Schlußnahmen der Generalversammlung zum Gegenstande haben;

18) die Behandlung von Gegenständen, welche zwar in die Kompetenz der Direktion fallen würden, die aber die letztere aus besondern Gründen dem Verwaltungsrathe zur Entscheidung vorzulegen für angemessen erachtet.

§ 38.

Der Direktion liegen alle Verrichtungen zur Verwirklichung des Gesellschaftszweckes ob, welche nach den Statuten zuläßig und durch dieselben nicht der Generalversammlung oder dem Verwaltungsrathe zugeschieden sind.

Sie hinterbringt dem Verwaltungsrathe Anträge über die Schlußnahmen, die er gemäß § 37, Ziff. 4 und 6—15 zu fassen und über die Vorschläge, die er nach § 37, Ziff. 17 der Generalversammlung zu machen hat oder nach § 20, Ziff. 12 an dieselbe gelangen läßt. Der Verwaltungsrath kann in der Regel nur nach eingeholtem Gutachten der Direktion solche Schlußnahmen fassen, beziehungsweise derartige Vorschläge der Generalversammlung vorlegen.

Die Direktion legt dem Verwaltungsrathe vierteljährlich summarische Ausweise über die Ergebnisse der Betriebs- und der Bauverwaltung vor und ebenso übermittelt sie demselben ihren Geschäftsbericht und die Jahresrechnung zur Weiterleitung an die Generalversammlung.

Die Direktion vollzieht die von der Generalversammlung und dem Verwaltungsrathe gefaßten Beschlüsse.

Sie vertritt die Gesellschaft nach außen.

§ 39.

Der Verwaltungsrath wählt aus seiner Mitte einen ständigen Ausschuß von wenigstens 5 Mitgliedern, welchem die fortgesetzte Kontrollirung der Geschäftsführung der Direktion und die Begutachtung aller Vorlagen derselben an den Verwaltungsrath obliegt und welcher überdieß mit dazu berufen sein soll, Maßregeln, die durch das Interesse der Gesellschaft geboten erscheinen, bei dem Verwaltungsrathe in Anregung zu bringen.

Hinsichtlich der Amtsdauer und der Erneuerungswahl der Mitglieder des Ausschusses finden die für den Verwaltungsrath hierüber aufgestellten Bestimmungen analoge Anwendung.

Es bleibt dem Verwaltungsrathe anheim gegeben, betreffend die nähere Organisation des Ausschusses sowie hinsichtlich der Geschäftsordnung desselben die erforderlichen reglementarischen Vorschriften zu treffen.

Auf den Antrag des Ausschusses erläßt der Verwaltungsrath diejenigen Weisungen an die Direktion, welche sich in Folge der von dem Ausschusse ausgeübten Kontrollirung der Geschäftsführung derselben als nothwendig herausstellen.

§ 40.

Bei Beschlüssen, die der Verwaltungsrath zu fassen, sowie bei Wahlen, die er zu treffen hat, entscheidet die absolute Mehrheit der abgegebenen Stimmen.

Die durch die Statuten dem Verwaltungsrathe übertragenen Wahlen erfolgen vermittelst geheimer Stimmgebung.

Der Präsident ist stimmberechtigt. Wenn die Stimmen inne stehen, so gibt, falls es sich um Beschlüsse handelt, seine Ansicht den Ausschlag. Bei Wahlen entscheidet das Loos.

§ 41.

Wenn die Direktion vollzählig ist, so entscheidet bei Beschlüssen und Wahlen die Mehrheit der Stimmen. Wenn dagegen in einer Sitzung der Direktion nur 2 Mitglieder, beziehungsweise Ersatzmänner gegenwärtig sind, so bedarf es zu einer gültigen Schlußnahme oder Wahl der Stimmeneinhelligkeit derselben.

§ 42.

Die Mitglieder des Verwaltungsrathes als solche beziehen über den Ersatz der Reisekosten hinaus keine weitern Vergütungen.

Der Verwaltungsrath setzt die den Mitgliedern seines Ausschusses zu verabreichende Entschädigung fest.

§ 43.

Die Mitglieder der Direktion dürfen kein Privatgeschäft betreiben, keine ständige Beamtung bekleiden, noch bei der Verwaltung anderer Unternehmungen sich betheiligen.

§ 44.

Die Mitglieder des Verwaltungsrathes und der Direktion, sowie die Beamteten der Gesellschaft haften der letztern für sorgfältige und gewissenhafte Geschäftsführung.

Dagegen entsteht für sie keinerlei persönliche Verpflichtung gegenüber von Dritten, so lange sie sich innerhalb der Schranken der Statuten und der statutenmäßigen Vorschriften der Gesellschaftsorgane bewegen.

§ 45.

Alle von dem Verwaltungsrathe und von der Direktion nach Vorschrift der Statuten gefaßten Beschlüsse sowie alle Verfügungen des Verwaltungsrathes, der Direktion und der Beamtungen, welche sich innerhalb der diesen verschiedenen Stellen durch Reglemente, beziehungsweise Schlußnahmen der Gesellschaftsorgane im Einklange mit den

Statuten eingeräumten Kompetenz bewegen, sind für die Gesellschaft verbindlich.

V. Bekanntmachungen an die Aktionäre.

§ 46.

Die an die Aktionäre zu erlassenden Bekanntmachungen sind in die nachfolgenden obligatorischen Publikationsorgane: Neue Zürcher Zeitung, Bund, Thurgauer Zeitung, Tagblatt für den Kanton Schaffhausen, Aarauer Tagblatt, Tagblatt der Stadt St. Gallen, Neue Glarner Zeitung, Luzerner Tagblatt, Basler Nachrichten, Journal de Genève und Allgemeine (Augsburger) Zeitung einzurücken. Veränderungen in den obligatorischen Publikationsorganen der Gesellschaft sind jeweilen in diesen selbst, wenn sie noch bestehen, zu öffentlicher Kenntniß zu bringen.

Gegenüber von Bekanntmachungen, die in dieser Weise erfolgt sind, kann die Einrede der Nichtkenntniß nicht geltend gemacht werden.

VI. Streitigkeiten.

§ 47.

Alle Rechtsstreitigkeiten, welche sich zwischen der Gesellschaft und ihren Organen oder zwischen diesen unter sich oder endlich zwischen der Gesellschaft oder ihren Organen und einzelnen Aktionären über Fragen, welche die Angelegenheiten der Gesellschaft betreffen, ergeben, werden durch das Handelsgericht des Kantons Zürich ausgetragen.

§ 48.

Jeder Aktionär, welcher bei einem Rechtsstreite der in § 47 bezeichneten Art betheiligt ist, hat, wenn er nicht im Kanton Zürich wohnt, dort ein Domizil zu verzeigen, in welchem alle für ihn bestimmten Anzeigen und Ladungen rechtlich gültig abgegeben werden können.

Unterläßt er dieß, so wird von Rechtswegen angenommen, daß er die Kanzlei des Obergerichtes des Kantons Zürich als sein Domizil bezeichnet habe.

Durch die in solcher Weise ausdrücklich oder stillschweigend erfolgte Verzeigung eines Domiziles unterwirft sich der Betreffende der Gerichtsbarkeit des Kantons Zürich.

Uebergangsbestimmung.

§ 49.

Nach erfolgter Genehmigung der gegenwärtigen Statuten durch den Schweizerischen Bundesrath ist die Generalversammlung einzuberufen, um die von ihr zu treffenden Neuwahlen des Verwaltungsrathes, der Direktion und des Präsidenten des Verwaltungsrathes vorzunehmen.

Beilage VI.

CONVENTION.

(Du 24 Mars 1877.)

Entre:

Le Conseil d'Administration du chemin de fer du Nord-Est Suisse
d'une part,

et M. Jules Coutin, Inspecteur général de l'exploitation des Chemins de fer de l'Ouest français,
d'autre part,

il a été exposé et convenu ce qui suit:

La Compagnie du Nord-Est Suisse, désirant réaliser dans son exploitation toutes les économies compatibles avec la sûreté et la régularité de son service, a demandé son concours à M. J. Coutin qui, dans des études d'expert faites en vue des derniers emprunts contractés à Paris, avait été en mesure d'étudier la situation de la Compagnie et avait recommandé divers changements qui lui paraissaient nécessaires.

M. J. Coutin a exposé les pertes sérieuses qu'une résidence trop continue en Suisse pouvait lui occasionner en raison de sa situation à Paris et des affaires dont il s'occupe. En acceptant la mission qui lui est proposée, il a donc réservé expressément son droit de continuer à suivre à Paris dans les conditions nécessaires les dits travaux et affaires. Il est du reste entendu que le séjour de M. Coutin en Suisse pour le service du Nord-Est pendant l'année, équivaudra au moins à six mois.

Cette réserve étant acceptée, les parties sont tombées d'accord sur les clauses et conditions suivantes:

Article 1.

M. J. Coutin est chargé, avec le titre de *Délégué de la Direction à l'exploitation*, de la révision et de la réorganisation, de même que de la direction, sous réserve des attributions du Comité de Direction et du Conseil d'Administration, de tous les services compris dans l'exploitation, et notamment du mouvement, du service des gares et de l'expédition, du service de la voie et de sa surveillance, du service de la traction, du matériel et des ateliers, enfin du service des bateaux des lacs.

Il aura sous ses ordres tout le personnel supérieur ou auxiliaire de ces services. Il préparera et fera approuver les cadres du personnel de ces divers services et présentera les mutations qui deviendraient nécessaires.

Art 2.

Il préparera les horaires des trains voyageurs et marchandises, ainsi que ceux des bateaux.

Art. 3.

Il aura seul, sauf les délégations spéciales qu'il pourrait donner à cet effet, les rapports avec le Comité de Direction ou tout autre Comité chargé de suivre les affaires de l'exploitation.

Art. 4.

Il soumettra au Comité de Direction les budgets des dépenses des services de l'exploitation; il en surveillera l'observation et préparera, d'accord avec la comptabilité, les comptes mensuels et annuels de ces dépenses.

Art. 5.

Il aura, pour l'assister et le remplacer en cas d'absence ou d'empêchement, un adjoint qu'il présentera à l'acceptation de la Compagnie.

Art. 6.

En outre des conditions ci-dessus mentionnées, le règlement joint à la présente convention détermine les principales attributions de M. J. Coutin et ses rapports avec l'Administration de la Compagnie.

Art. 7.

Pour rémunérer M. J. Coutin de ses peines et soins, tenu compte des pertes qu'il est appelé à subir par suite de ses séjours en Suisse, la Compagnie du Nord-Est lui assure les avantages ci-après:

A. Période des deux premières années:

1° Traitement 3,000 fr. par mois;

2° Indemnité pour séjour et déplacement 1,000 fr. par mois.

En outre, pour intéresser M. J. Coutin d'une manière spéciale au succès des mesures à prendre et au développement des produits nets de l'entreprise, la Compagnie lui allouera une proportion de 3 % sur le produit net de l'exploitation, déduction faite des charges résultant des emprunts et du versement effectué au fond de renouvellement.

B. Période des deux années suivantes, pendant laquelle M. Coutin fonctionnera comme conseil-expert de la Compagnie, sans prendre une part active à la direction:

1° Indemnité pour séjour et déplacement. (*Pour mémoire*. A régler suivant le temps que M. Coutin, sans prendre à cet égard aucun engagement, passerait en Suisse.)

2° L'allocation ci-dessus réglée de 3 % sera réduite à 1 %.

Le traitement et l'indemnité pour séjour et déplacement seront payés mensuellement, mais l'allocation proportionnelle ne sera payée qu'après la clôture des comptes de l'exercice. Ces allocations seront fixées d'après les comptes pour les exercices

entiers à partir du premier Janvier 1877 et finiront au 31 Décembre de la dernière année entière, soit au 31 Décembre 1880.

Art. 8.

La présente Convention entrera en application à dater du 1er Avril prochain, époque à laquelle commencera à courir la première période de deux années ci-dessus indiquée.

Art. 9.

Toute contestation entre la Compagnie et M. J. Coutin au sujet de l'exécution du présent contrat sera jugée par des arbitres choisis par les parties et agissant comme amiables compositeurs. La Compagnie du Nord-Est désignera un arbitre, M. J. Coutin en désignera un autre, et ces deux arbitres, si besoin est, en nommeront un troisième. En cas de désaccord sur le choix de ce troisième arbitre, le choix appartiendra au Président du Tribunal fédéral suisse.

Zurich, le 24 Mars 1877.

(Signatures.)

Beilage VII.

Grundzüge

für die

Organisation der Betriebsverwaltung der Nordostbahn

während des zweijährigen Provisoriums, beginnend mit dem zweiten Quartal 1877.

(Verwaltungsrathsbeschluß vom 24. März 1877.)

Art. 1.

Die oberste Leitung des gesammten Betriebes, einschließlich desjenigen der Dampfboote, kommt der Direktion zu.

Vorbehalten bleiben die statutengemäß dem Verwaltungsrathe und der Generalversammlung der Aktionäre zukommenden Befugnisse.

Herr Coutin wohnt denjenigen Verhandlungen der Direktion, welche den Betrieb betreffen, mit berathender Stimme und dem Rechte der Antragstellung bei; inbegriffen sind auch solche Fragen baulicher Art, welche auf den Betrieb Rückwirkungen zu üben geeignet sind.

Art. 2.

Der Betrieb zerfällt in zwei Abtheilungen:

1) Kommerzieller Betrieb, umfassend das Tarifwesen, die Betriebskontrole, die Betriebsstatistik und das Reklamationswesen der Bahn und der Dampfboote;
2) Betrieb im engern Sinne des Wortes, umfassend den Unterhalt und die Beaufsichtigung der Bahn sammt Zubehörden,

den Expeditions- und den Transportdienst, einschließlich der Werkstätte, der Materialverwaltung und der Hauptmagazinverwaltung, sowie den Dampfbootbetrieb.

Art. 3.

Die Leitung jeder Abtheilung des Betriebes wird sich über wichtigere Fragen ihres Ressorts, welche die Verhältnisse der andern Abtheilung mitberühren, mit der Leitung der letzteren Abtheilung ins Benehmen setzen, bevor sie darüber an die Direktion gelangt.

Art. 4.

Die Leitung des kommerziellen Dienstes bleibt in der bisherigen Weise organisirt, in der Meinung, daß alle Tarife, welche nicht einen ganz untergeordneten Charakter haben, oder nur von kurzer Dauer sind, der Genehmigung der Direktion unterstellt werden sollen.

Im Benehmen mit der Leitung der Abtheilung für den eigentlichen Betriebsdienst wird einer sofortigen Prüfung unterstellt werden, inwieweit eine Vereinfachung der kommerziellen Abtheilung der Betriebsverwaltung, beziehungsweise eine Verminderung ihres Personals und der Besoldungen desselben möglich ist. Die Beschlußfassung hierüber kommt der Direktion zu.

Art. 5.

Unter Vorbehalt der dem Verwaltungsrath und der Direktion zustehenden Befugnisse wird die Leitung des eigentlichen Betriebsdienstes Herrn Coutin übertragen, der hiefür die Benennung „Delegirter der Direktion für den Betrieb“ erhält.

Derselbe wird seine erste und wesentlichste Thätigkeit darauf richten, die Betriebsverwaltung im Sinne der Vereinfachung und größtmöglichen Oekonomie, soweit dies mit einer geordneten und sichern Abwandlung des Betriebes vereinbar ist, zu reformiren. Die daherigen Maßnahmen unterliegen der Genehmigung der Direktion.

Es ist verstanden, daß alle Rechnungen, welche den Betriebsdienst betreffen, vor der Auszahlung beziehungsweise der Verrechnung seine Zustimmung zu erhalten haben.

Art. 6.

Durch die Art. 4 und 5 soll einer genauern Festsetzung und Ausscheidung der Kompetenzen durch die Direktion und den Verwaltungsrath nicht vorgegriffen sein.

Art. 7.

Herrn Coutin wird auf seinen Vorschlag vom Verwaltungsrathe zur Unterstützung und zur Vertretung in Verhinderungsfällen ein Adjunkt (Directeur-adjoint) beigegeben.

Uebergangsbestimmung.

Art. 8.

Bis die beabsichtigte Revision der Gesellschaftsstatuten und daran anschließend die Neubestellung der Direktion stattgefunden haben wird, hat der Verwaltungsrath der Direktion in analoger Anwendung von § 27 der Statuten für die Behandlung aller Angelegenheiten, welche sich auf den Betriebsdienst im engeren Sinne des Wortes beziehen, die zur Erfüllung des statutarischen Bestandes der Direktion erforderliche Zahl von Mitgliedern beizugeben.

HE 3220 .S44 A2b 1877
Bericht des Verwaltungsrathes
Stanford University Libraries
3 6105 041 828 919